

COMMITTENTE:



Garda Aeroporti

## AEROPORTO "VALERIO CATULLO" DI VERONA - VILAFRANCA

Società di gestione:  
Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca S.p.a

Post Holder Area Movimento:  
Cristiano Folchi

Accountable Manager:  
ing. Corrado Fischer

Post Holder Terminal:  
Pierluigi Saiu

Post Holder Progettazione Infrastrutture e Sistemi:  
ing. Michele Adami

Direttore Operativo:  
ing. Riccardo Vergerio

Post Holder Manutenzione Infrastrutture e Sistemi:  
ing. Alberto Carli

Resp. Ambiente e Sicurezza:  
dott.ssa Antonella Redolfi

PROGETTO:

## AEROPORTO VALERIO CATULLO MASTER PLAN

ELABORATO:

## STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE APPROFONDIMENTI CONOSCITIVI RELATIVI ALLA RIUNIONE PRESSO IL M.A.T.T.M. DEL 07-07-2016 Relazione tecnica

Rev.	Descrizione	Data	Società / Redazione	Verifica	Approvazione	ELABORATO N.:
00		22.08.16	Ares			S12024/SIA.APP.07-07-16
						SCALA: /
						NOME FILE: SIA_APPROFONDIMENTI_Riunione MATTM 07-07-2016.pdf

PROGETTO MASTERPLAN:

**ONEWORKS:**

One Works:  
Arch. Giulio De Carli

Via Statuto 11  
20121 Milano, Italia  
milano@one-works.com

ELABORAZIONE STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE  
GRUPPO DI PROGETTAZIONE:



Via Massari, 189 / A - 10148 Torino  
Tel. +39(0)112269903 Fax +39(0)112269918  
Via Bozzini, 5 - 37135 Verona  
Tel./Fax +39(0)45502852  
e-mail: ares@ares.to.it

COORDINAMENTO:

Ing. Marcella Rolando  
(Direzione tecnica Ares s.r.l.)

COLLABORATORI:

Ing. Emanuele Borgato  
Ing. Ilaria Rinaudo  
Arch. Piera Gatta



IN COLLABORAZIONE CON:



Via Morghen, 5 - 10143 Torino  
Tel. +39(0)117491520 Fax +39(0)117509636  
e-mail: fortea@fortea.eu

Dott. For. Isabella Ballauri Del Conte  
Dott. For. Alberto Morera

<b>PREMESSA.....</b>	<b>1</b>
<b>1. TRAFFICO AEREO .....</b>	<b>1</b>
1.1 Punto 1 del verbale della riunione 07/07/2016 presso il MATTM .....	1
1.1.1 <i>Integrazioni in merito al traffico aereo.....</i>	<i>1</i>
1.1.2 <i>Integrazioni in merito ai parametri relativi alle rotte.....</i>	<i>2</i>
<b>2. ATMOSFERA.....</b>	<b>6</b>
2.1 Punto 2 del verbale della riunione 07/07/2016 presso il MATTM .....	6
2.1.1 <i>Integrazioni in merito all'atmosfera .....</i>	<i>6</i>
<b>3. RUMORE .....</b>	<b>11</b>
3.1 Punto 3 del verbale della riunione 07/07/2016 presso il MATTM .....	11
3.1.1 <i>Integrazioni in merito al Rumore.....</i>	<i>11</i>
<b>4. AMBIENTE IDRICO .....</b>	<b>23</b>
4.1 Punto 4 del verbale della riunione 07/07/2016 presso il MATTM .....	23
4.1.1 <i>Integrazioni in merito all'ambiente idrico .....</i>	<i>23</i>
<b>5. TERRE E ROCCE DA SCAVO.....</b>	<b>23</b>
5.1 Punto 5 del verbale della riunione 07/07/2016 presso il MATTM .....	23
5.1.1 <i>Integrazioni in merito alle terre e rocce da scavo .....</i>	<i>23</i>
<b>6. CHIARIMENTI IN MERITO AL FENOMENO DEL BIRD STRIKE .....</b>	<b>24</b>
6.1 Punto 6 del verbale della riunione 07/07/2016 presso il MATTM .....	24
6.1.1 <i>Integrazioni in merito al fenomeno del bird strike .....</i>	<i>24</i>
<b>7. CHIARIMENTI IN MERITO ALLE OSSERVAZIONI DEL PUBBLICO .....</b>	<b>25</b>
7.1 Punto 7 del verbale della riunione 07/07/2016 presso il MATTM .....	25
7.1.1 <i>Integrazioni in merito alle osservazioni del pubblico.....</i>	<i>25</i>

## PREMESSA

La presente relazione tecnica riporta gli approfondimenti conoscitivi richiesti durante la Riunione del 07/07/2016 presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, nell'ambito della procedura di VIA del Masterplan dell'Aeroporto Valerio Catullo di Verona – Villafranca (rif.: Progetto ID\_VIP 3261).

## 1. TRAFFICO AEREO

### 1.1 Punto 1 del verbale della riunione 07/07/2016 presso il MATTM

#### 1.1.1 Integrazioni in merito al traffico aereo

##### 1. Per quanto riguarda il traffico aereo:

*Il compito della Commissione sta nel valutare la compatibilità ambientale delle infrastrutture e strutture aeroportuali rispetto agli obiettivi del MASTERPLAN, e verificarne gli impatti in essere e quelli potenziali futuri.*

*La tipologia degli aeromobili, la quantità dei movimenti e il traffico complessivo sono comprensibilmente gli elementi determinanti il manifestarsi degli probabili impatti ambientali.*

*Se quindi si afferma nello SIA che, gli interventi previsti dal PSA sono anche per "...il soddisfacimento della crescente domanda di trasporto aereo..." tanto da ipotizzare un traffico passeggeri al 2030 rispetto al 2016 del + 42% (+2.385.506 passeggeri), dovrebbe essere anche opportunamente spiegato il perché del fenomeno che dal 2007 al 2015 si sono persi 925.000 passeggeri cioè il 27% circa e quindi quali sarebbero gli elementi che suffragano l'ipotesi di traffico al 2030.*

*Di fronte a tale apparente antinomia tra passato presente e futuro, diventa obbligata la richiesta di integrare lo studio sul traffico del Masterplan considerando l'incremento previsto con:*

- *L'attuazione dei Tre metodi/linee guida indicate nel DOC. 8991 di ICAO il "Manual of Traffic Forecasting" implementando il capitolo 3.5 - Analisi del Traffico Aereo- della Relazione Tecnica con delle stime e simulazioni su dati reali e con metodi scientificamente attendibili e con il calcolo del possibile futuro fabbisogno acquisendo il livelli di domanda orario di picco attraverso il metodo TPHP "Typical Peak Hour Passengers".*

Le dinamiche del traffico aereo storico sono analizzate nel Piano di Sviluppo Aeroportuale (pag. 63-91) cui si riferisce lo Studio di Impatto Ambientale; in tale Piano sono descritte le previsioni di traffico passeggeri e aerei alla base del Piano di sviluppo stesso. Tali previsioni sono condotte con le metodologie richiamate.

## 1.1.2 Integrazioni in merito ai parametri relativi alle rotte

Preso atto che la Fleet mix è per oltre l'85% di Airbus/Boeing, che sulla RWY 22 il 92.1% circa dei decolli e il 100% degli atterraggi sulla RWY 04 e che non sono previste nuove rotte al 2030, è necessario però di capire alcuni passaggi:

- 1) Le FIG. 3.5.4/3.5.5 a pagg.210/211 indicano una freccia rossa sulla testata 22 però con la scritta RWY 04 al 100%
- 2) A pag. 126 il flusso "Rotte di Decollo" sembra invertito nella "campinatura" quantitativa
- 3) A pag. 481 si dice che "il 92% dei decolli e il 100% degli atterraggi avvengono sulla rotta RWY 04!"
- 4) A pag.228 lo schema indica invece un Decollo/Atterraggio sulla RWY 22!!

La posizione delle testate pista 04 – 22 è indicata in figura 1.1, in particolare:

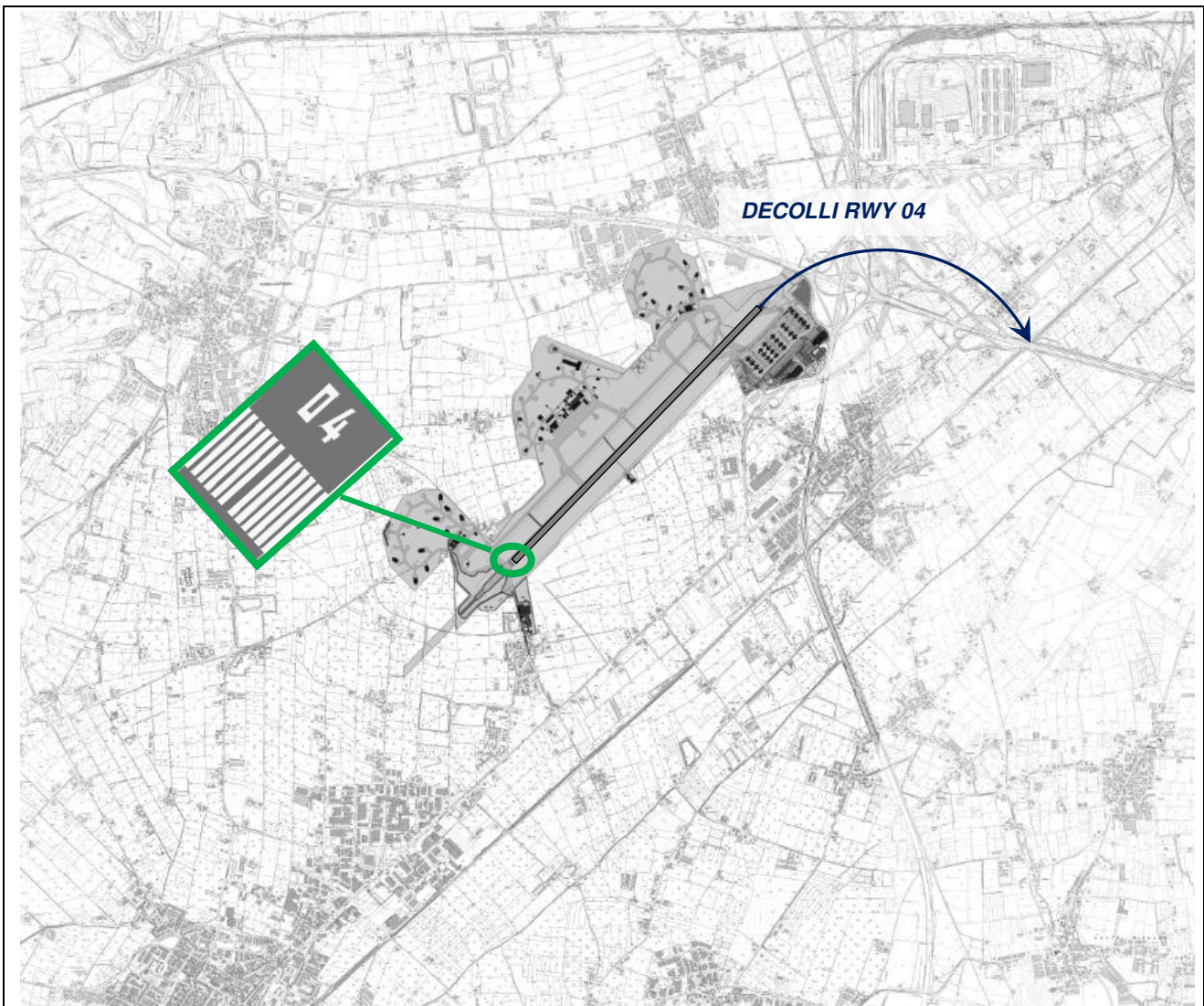
- TESTATA 04:
  - ✓ utilizzata come inizio della corsa al decollo per i decolli RWY04;
  - ✓ prima testata attraversata dagli aeromobili in atterraggio RWY04.
- TESTATA 22:
  - ✓ utilizzata come inizio della corsa al decollo per i decolli RWY22.



**Figura 1.1** – Posizione delle testate pista 04-22

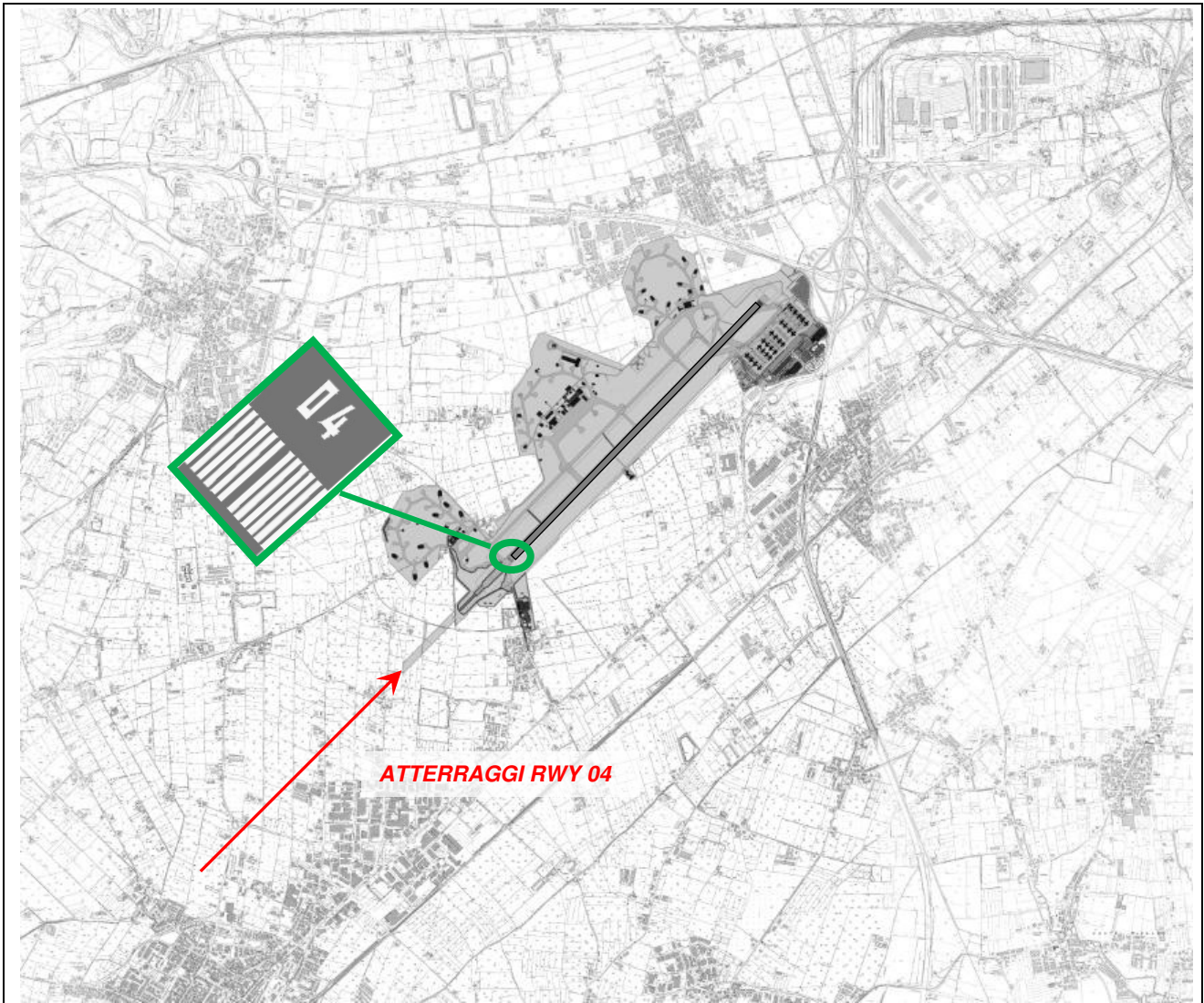
Le procedure di decollo ed atterraggio in atto presso l'aeroporto di Verona Villafranca sono le seguenti:

- DECOLLO RWY04 (decollo verso Nord-Est, iniziando la corsa al decollo da testata 04), indicato in figura 1.2;



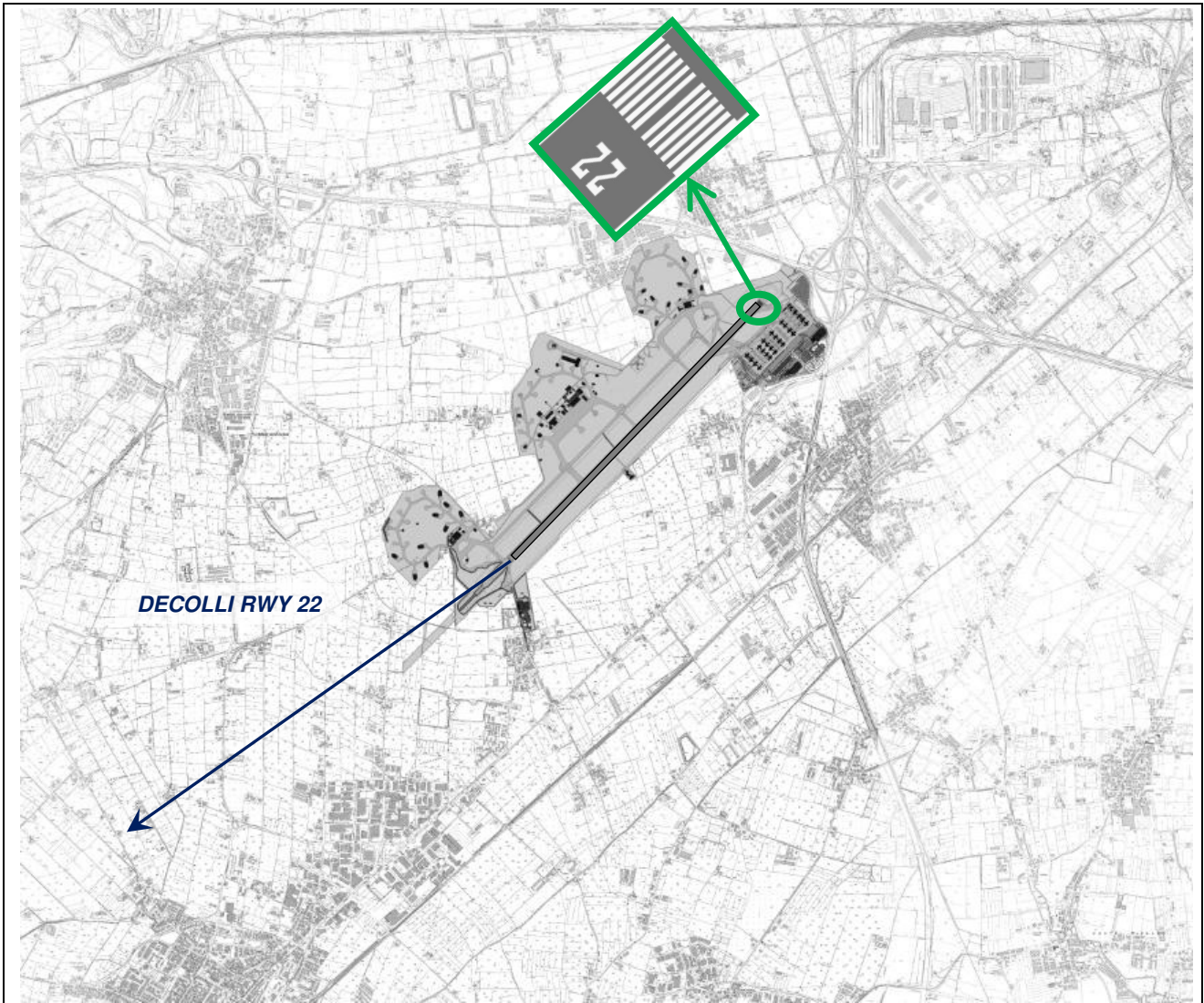
**Figura 1.2** – Decollo RWY04

- ATTERRAGGIO RWY04 (atterraggio da Sud-Ovest, prima testata pista attraversata: 04), indicato in figura 1.3;



**Figura 1.3 – Atterraggio RWY04**

- DECOLLO RWY22 (decollo verso Sud-Ovest, iniziando la corsa al decollo da testata 22), indicato in figura 1.3;



**Figura 1.4 – Decollo RWY22**

Le diciture delle varie pagine richiamate sono quindi congruenti con gli schemi presentati.

## 2. ATMOSFERA

### 2.1 Punto 2 del verbale della riunione 07/07/2016 presso il MATTM

#### 2.1.1 Integrazioni in merito all'atmosfera

##### 2. Per quanto riguarda l'ATMOSFERA:

Lo SIA riporta dati meteorologici tra il 2010-2013 precisando anche che:

- sono state eseguite nello stesso periodo SEI campagne di misura della qualità dell'aria attraverso una postazione mobile collocata in località CALZONI,
- è stato eseguito un confronto tra i valori di concentrazione rilevati a CALZONI con le centraline ARPAV posizionate, una CASON a 13 km in linea d'aria dall'aeroporto e l'altra a BORGIO MILANO a 14 km in linea d'aria, centraline ARPAV definite come ricettori da traffico urbano e suburbano.

Tale confronto che lo stesso SIA opportunamente rileva essere non proponibile tanto da scrivere a pag 279 " *Si ritiene, però, che non sia possibile trarre conclusioni dal confronto dei dati massimi orari delle campagne a CALZONI con i dato massimi orari annui misurati nelle altre due stazioni ARPAV: infatti, i dati orari sono troppo influenzati dalle situazioni locali specifiche di una sola ora, in particolare dal punto di vista meteorologico*

Come riportato nel SIA, si ritiene che sia impossibile trarre conclusioni dal confronto tra i dati delle campagne di misura a Calzoni e quelli rilevati nelle altre stazioni ARPAV solo relativamente ai valori di concentrazione massimi orari: al contrario per le considerazioni relative alla medie annue sono stati utilizzati i risultati dei monitoraggi nelle due postazioni ARPAV sopra richiamate, per le motivazioni già esposte nel SIA e di seguito meglio esplicitate.

Non pare comunque di prioritario interessare, l'acquisizione dei potenziali inquinamenti primari solitamente originati nel processo di combustione degli aeromobili (monossido di carbonio, ossidi di azoto e di zolfo, benzene ma anche di quelli secondari come l'ozono quando fa caldo), rilevati in luoghi così lontani dalle zone maggiormente colpite dalle emissioni degli aeromobili.

La scelta di considerare le centraline suddette (VR–Borgio Milano, VR–Cason) in luoghi lontani dal sedime è dettata dall'interesse di stimare i valori di fondo di concentrazione degli inquinanti non influenzati dalle sorgenti aeroportuali ma determinati da sorgenti di inquinanti analoghe a quelle presenti nella zona aeroportuale; in tale area, infatti, oltre alle sorgenti aeroportuali, sono presenti sia traffico veicolare locale che traffico autostradale (le autostrade A22 ed A4, l'intersezione delle due, la tangenziale di Verona).



A tal proposito sono state considerate le centraline ARPAV in zone lontane dal sedime e, pertanto, non influenzate dalle sorgenti aeroportuali, ma in corrispondenza delle quali è preponderante il contributo del traffico veicolare locale (come nel caso della centralina di VR–Borgo Milano o di VR–Cason) e autostradale (centralina San Bonifacio, in prossimità dell’autostrada A4).

La postazione di misura in località Calzoni è stata invece ritenuta rappresentativa di tutte le sorgenti insistenti nell’area di indagine (traffico veicolare locale, traffico autostradale, sorgenti aeroportuali), cioè è stata considerata per la valutazione dell’impatto attuale complessivo.

Le centraline di monitoraggio andrebbero collocate nell’intorno aeroportuale e sulle linee del traffico specie durante il ciclo LTO e cioè lungo/parallelamente alla RWY sulle testate di decollo/atterraggio ,vere e proprie stazioni “FISSE” che rilevino il potenziale inquinamento atmosferico, sia durante le fasi di rullaggio che quelle di decollo e di atterraggio.

La centralina di monitoraggio ARPAV è stata posizionata in modo fisso per alcune settimane consecutive in vari periodi dell'anno in località CALZONI: i rilievi sono stati quindi condotti con le medesime modalità di una centralina FISSA. La posizione della centralina è stata decisa allo scopo di valutare l’impatto complessivo di tutte le sorgenti di inquinamento atmosferico presenti nella zona: la frazione Calzoni rappresenta uno dei punti di massimo impatto, in quanto risente sia del traffico aereo che di tutte le operazioni a terra, essendo fra le aree residenziali quella più prossima al piazzale dell'aeroporto (dove si realizzano le attività di accensione motori, movimentazione di mezzi di assistenza a terra, ecc.), ai parcheggi situati all'interno del sedime ed, inoltre, non lontana all'intersezione fra le autostrade A4, A22 e la tangenziale di Verona. Tale posizione è in ogni caso stata concordata con ARPAV, così come la durata ed il periodo delle campagne di misura. Le emissioni e relative dispersioni di tutte le fasi di rullaggio, decollo ed atterraggio sono state in ogni caso rilevate attraverso i monitoraggi eseguiti.

Posizionare la centralina in altri luoghi (es. Villafranca, sotto la rotta di atterraggio e decollo) avrebbe certamente reso impossibile rilevare in modo adeguato i contributi delle attività aeroportuali a terra (che risultano molto rilevanti percentualmente rispetto alla concentrazione totale degli inquinanti emessi dalle sorgenti aeroportuali) e quelli delle sorgenti non aeroportuali (traffico veicolare).

Specie nell'intorno aeroportuale e vicino alle zone residenziali, andrebbe valutata l'opportunità di utilizzare per una stima e previsione della dispersione degli inquinanti potenziali, i modelli analitici elencati dall'Agenzia Americana EPA, modelli che comunque si basano su misure pregresse in punti stabiliti e sui quali si può ipotizzare il valore futuro della concentrazione degli inquinanti.

La previsione delle emissioni e della dispersione degli inquinanti prodotti dalle sorgenti aeroportuali è stata eseguita con il software EDMS: si tratta di un programma specificatamente sviluppato per le strutture aeroportuali, inoltre, è l'unico software di modellazione matematica per l'emissione e dispersione degli inquinanti atmosferici riconosciuto e sviluppato dalla FAA (Federal Aviation Administration) statunitense, oltre ad essere considerato esplicitamente dall'EPA (Environmental Protection Agency) come modello di riferimento. Inoltre, in seguito ad una richiesta di EPA, all'interno del software EDMS è stato integrato (a partire dalla versione 4.0) il modello di dispersione AERMOD. [Rif.: Roger L. Wayson, Brian Y. Kim, Gregg G. Fleming, Clifford Hall, Ted Thrasher, Bill Colligan, Julie Draperd, "*Integration of AERMOD into EDMS*", 2003].

Nel capitolo 4.5.3.2 lo SIA considera opportunamente i limiti del modello EDMS e sottolinea i "fattori di incertezza" per esempio legati alla fleet-mix (e non solo) ma anche all'aumento di passeggeri, ai transiti, al traffico al 2030!

Le previsioni delle emissioni e della dispersione degli inquinanti prodotti dalle sorgenti aeroportuali eseguite con il software EDMS sono influenzate dalla scelta del *fleet mix* e dal volume di traffico aereo; pertanto, è opportuno acquisire informazioni il più possibile rappresentative della situazione reale dell'aeroporto oggetto dello studio. I dati in questione sono facilmente reperibili per quanto riguarda lo scenario attuale (2014) e sono stati forniti dal gestore dell'aeroporto; relativamente al fleet mix ed al volume di traffico futuri (2023 e 2030) è bene fare ipotesi cautelative, vale a dire ipotesi che portino ad una sovrastima delle concentrazioni degli inquinanti analizzati.

Per garantire l'affidabilità dei risultati in termini di emissioni ed immissioni (dispersione degli inquinanti) il fleet mix, inteso come distribuzione percentuale del numero dei movimenti aerei di decollo e atterraggio per ciascuna tipologia di aeromobile operativo presso lo scalo, è stato ricostruito sulla base dei modelli di aeromobili transitati effettivamente dall'aeroporto di Verona nell'anno 2014. Sono, inoltre, noti i volumi di traffico, cioè il numero di movimenti per tipologia di aeromobile.

Negli scenari futuri (2023, 2030) sono stati presi in considerazione sia gli incrementi di traffico aereo derivanti dagli studi sul traffico (cfr. Capitolo 1 e Allegato A alla presente

relazione) che il "fleet mix" senza apportare variazioni rispetto al fleet-mix 2014: in tal modo le previsioni dell'inquinamento atmosferico prodotto dalle sorgenti aeroportuali risultano piuttosto cautelative, perché si trascura il possibile miglioramento tecnologico dei motori degli aeromobili.

Le previsioni di traffico aereo negli scenari futuri (2023, 2030) si basano sulla mediazione dei risultati di diversi metodi di stima a partire dai dati storici dell'ultimo decennio: tale studio è stato condotto nel Masterplan secondo le linee guida indicate nel DOC 8991 ICAO "Manual of Air traffic Forecasting", in modo da ottenere valori previsionali il più attendibili possibili (cfr. Capitolo 1 della presente relazione).

Se poi si considera che l'utilizzo del modello "stazionario" AERMOD a pennacchio che lo SIA riprende si deve applicare su sorgenti puntuali cioè su ricettori collocati ad altezze e posizioni diverse, è il caso di precisare ulteriormente, per esempio quale è il ricettore che ha rilevato le emissioni di OSSIDI DI AZOTO (NOx) le quali vengono di norma sprigionate quando i motori operano alla massima potenza (quindi in fase di decollo) e non quindi vicino alla zona di Calzoni, in quanto è la zona dove i motori sono al minimo (cioè in fase di rullaggio e di attesa) e quindi con le sole emissioni di idrocarburi/monossidi di carbonio.

È opportuno precisare le fasi della campagna di monitoraggio sulla situazione e stima dell'attuale e potenziale inquinamento atmosferico e da questo poi definire i profili al 2030! Non solo in località Calzoni ma più opportunamente nelle zone residenziali del Comune di Villafranca!.

Il software EDMS permette di determinare le emissioni su base annuale dovute alle diverse sorgenti aeroportuali (traffico aereo, mezzi di assistenza a terra, APU, traffico stradale indotto dall'aeroporto, traffico nei parcheggi, centrali termiche): per la simulazione delle emissioni è necessario, pertanto, definire le caratteristiche dell'aeroporto e delle sorgenti aeroportuali. Sulla base dei dati inseriti e della valutazione delle emissioni è possibile stimare le concentrazioni di inquinanti tramite l'ausilio del modello AERMOD (programma integrato all'interno del modello EDMS su richiesta di EPA); questo ultimo tiene conto della variazione delle emissioni nel tempo a seconda del tipo di aereo e a seconda della fase operativa in cui il velivolo si trova (decollo, atterraggio, rullaggio, attesa).

Se si considerano gli aeromobili, per esempio, le informazioni richieste dal software sono relative a:

- modello e tipo di aereo;
- la motorizzazione;
- il *gate* di appartenenza;
- il numero di movimenti (numero di decolli e atterraggi);
- la rotta di decollo / atterraggio utilizzata;
- la configurazione dei percorsi degli aeromobili a terra.

Sulla base dei suddetti input il software è in grado di tener conto della variazione delle emissioni legate alle diverse fasi di decollo, atterraggio, rullaggio, attesa e, di conseguenza, del fatto che i motori operino o meno alla massima potenza con ripercussioni sia sui quantitativi che sulla tipologia degli inquinanti generati. Per ciascun tipo di aereomobile EDMS dispone di database contenenti i fattori di emissione associati alle diverse fasi operative.

Il modello EDMS si applica ad una "area di studio": nel caso specifico, è stato scelto di eseguire le previsioni di inquinamento atmosferico in un'area di estensione 10 km x 10 km, con una griglia di calcolo di 100 punti di previsione, centrata nel ARP ("*Aerodrome Reference Point*"), ubicato nel centro della pista di volo.

Le mappe di dispersione degli inquinanti riportate nel SIA rappresentano le curve di isoconcentrazione esclusivamente nelle aree dove sono risultati valori di concentrazione non trascurabili. L'analisi non è pertanto limitata ai singoli ricettori, né tantomeno al ricettore in località Calzoni, ma è estesa all'intera area di studio, in ben 100 posizioni; nelle tavole sono riportate vaste aree prive di campitura colorata in quanto in tali zone la concentrazione degli inquinanti è risultata trascurabile.

Il punto di monitoraggio in località Calzoni è stato preso a riferimento per le sole considerazioni relative al confronto fra impatto complessivo (sorgenti aeroportuali e di altro tipo) ed impatto legato alle sole sorgenti aeroportuali (sia nello scenario attuale, per confronto diretto, che negli scenari futuri, nelle ipotesi cautelative presentate nel SIA).

### 3. RUMORE

#### 3.1 Punto 3 del verbale della riunione 07/07/2016 presso il MATTM

##### 3.1.1 Integrazioni in merito al Rumore

###### 3. Per quanto riguarda il RUMORE:

Andrebbe spiegato meglio come e perché si ritiene che i ricettori indicati nella FIG. 4.7.2 alle pagg 407-408, sono e sarebbero interessati dall'influenza acustica derivante dalle operazioni aeroportuali, visto e considerato che lo SIA non riporta nessun tipo di monitoraggio puntuale (specie su quelli sensibili come scuole e ospedali) sugli edifici stessi. Considerate le rotte di decollo/atterraggio non pare che tali ricettori siano ad una distanza "sensibile" e tale da essere interessati dalle attività aeroportuali.

Nel SIA - capitolo 4.7 (Ambiente Acustico – Rumore), figura 4.7.2, pag. 407–408 vengono identificati preliminarmente i "potenziali ricettori", definiti sulla base della posizione delle rotte di decollo ed atterraggio e sulla base della destinazione d'uso e della classificazione acustica delle aree (in particolare sono state contemplate le aree residenziali, gli edifici scolastici e gli ospedali).

L'individuazione preliminare di tali aree "potenzialmente" impattate dalle attività aeroportuali è stata utile esclusivamente per la definizione dell'area di studio e dei limiti dell'area di calcolo del modello previsionale INM (Integrated Noise Model). Nella parte successiva del capitolo 4.7 del SIA è stata approfondita l'analisi dell'impatto nell'area di studio ed è stato valutato nel dettaglio l'impatto acustico generato dalle attività aeroportuali (mediante modello INM e mediante acquisizione di dati rilevati) identificando i ricettori effettivamente impattati: in tale fase dello studio è stato pertanto possibile escludere l'impatto presso molti dei "potenziali" ricettori preliminarmente identificati (figura 4.7.2, pag. 407–408 del SIA).

Andrebbe spiegato meglio inoltre il perché di 3 postazioni (LPX02-LPX03-LPX04) oltre la testata 04 interessata solo allo 7,9% dei decolli e una sola postazione la LXP01 oltre la testata 22 dove ci sono il 92,1% dei decolli.

La posizione delle 4 postazioni della rete di monitoraggio è stata definita dalla Commissione per il Rumore Aeroportuale, istituita ai sensi dell' ex art. 5 del DM 31/10/97. L'ubicazione è stata definita sulla base dell'Art. 5 del DM 20/05/1999: *"Le stazioni di monitoraggio devono essere ubicate all'interno delle aree da controllare, situate nell'intorno aeroportuale nella posizione più vicina alle proiezioni al suolo delle rotte di*

avvicinamento e di allontanamento dei velivoli.”, si ricorda infatti che tra gli obiettivi della rete di monitoraggio vi è la sorveglianza dei livelli sonori e la verifica di eventuali superamenti dei limiti normativi: nel caso in esame si segnala che:

- le rotte che prevedono il sorvolo della zona Nord-Est (decollo RWY 04 verso NE) sono affette da maggiore dispersione, in quanto:
  - ✓ prevedono una virata verso destra con un angolo di virata di oltre 90°;
  - ✓ prevedono un punto di inizio virata non fisso ma a discrezione del pilota (punto di virata raggiunta la quota di 750 piedi e non prima del fine pista) e che dipende, inoltre, dalle caratteristiche prestazionali dei singoli aeromobili;
  - ✓ il raggio di curvatura della virata è variabile in funzione della velocità e delle caratteristiche prestazionali dell'aeromobile (la procedura fissa una velocità massima in virata pari a 250 nodi).
- Le rotte che prevedono il sorvolo della zona Sud-Ovest (decollo RWY 22 verso SO e la rotta di atterraggio RWY 04 da SO) sono invece affette da minor dispersione, in quanto:
  - ✓ il decollo prevede un angolo di virata molto più limitato (paria a circa 20°);
  - ✓ l'atterraggio viene effettuato mediante sistema ILS (*Instrument Landing System*) che consente agli aeromobili di seguire la rotta in modo molto preciso.

Tenuto conto di tali osservazioni si è ritenuto necessario posizionare un maggior numero di centraline per monitorare gli aeromobili in sorvolo in zona Nord-Est (rotta di decollo RWY04 affetta da maggior dispersione) ed una sola centralina per il monitoraggio dei sorvoli in zona Sud-Ovest (rotta di decollo RWY22 e rotta di atterraggio RWY04, affette da dispersione molto limitata).

Anche della sola centralina LXP01 non si leggono:

- a) Quali siano state le 3 settimane di maggior traffico scelte (i giorni e i dati del traffico).
- b) Come sono costruiti i dati/valori riportati nelle tabelle relativi a: LVA annuale 2014, LAeq residuo medio 2014, LAeq complessivo 2014.
- c) Perché non è stato fatto il rilevamento dei livelli sonori SEL.

Risposta alle osservazioni:

- a) Le tre settimane di maggior traffico (come previsto dal D.M. 31/10/1997) sono state scelte sulla base della registrazione dei voli effettuata dal gestore aeroportuale (giornale di scalo), in particolare per l'anno 2014 le tre settimane di maggior traffico sono risultate le seguenti:
  - settimana dal 25/05/2014 al 31/05/2014 (totale n. 665 movimenti);
  - settimana dal 16/07/2014 al 22/07/2014 (totale n. 899 movimenti);
  - settimana dal 02/10/2014 al 08/10/2014 (totale n. 574 movimenti).
- b) Il sistema di acquisizione installato presso le centraline di monitoraggio del rumore aeroportuale permette:
  - la registrazione dei livelli SEL relativi ad ogni evento aeronautico riconosciuto dal sistema;
  - la registrazione dei livelli LEq (notturno/diurno) attribuibili agli eventi aeronautici ed il calcolo dell'indice LVA;
  - la registrazione dei livelli LEq (notturno/diurno) complessivi, attribuibili a tutte le sorgenti presenti;
  - la registrazione dei livelli LEq (notturno/diurno) "residui", attribuibili alle sorgenti di tipo non aeronautico (ottenuti per differenza tra i livelli di rumorosità complessivi ed i livelli attribuibili alle sorgenti aeronautiche).
- c) Il sistema di gestione delle centraline di monitoraggio del rumore aeroportuale, mediante l'utilizzo dei *timetable* e delle tracce radar, permette di associare ad ogni singolo evento aeronautico (SEL) il sorvolo corrispondente (in termini di n. di volo e di conseguenza tipologia di aeromobile che ha generato il SEL). I livelli SEL sono registrati da ogni centralina del sistema di monitoraggio e sono disponibili.

Andrebbe spiegato meglio anche come vengono confermati al 2030 il 92,1% dei decolli sulla RWY22 (pag. 427) però con il traffico massimo nella notte delle partenze (Tab. 4.7.25 di pag. 442) e non nel giorno, è possibile?

Le tabelle n. 4.7.25 e 4.7.26 del SIA (pag. 442) riportano un errore nella intestazione delle colonne: si riportano di seguito le tabelle corrette.

**SIA - Tabella 4.7.25 – Riepilogo dei movimenti giornalieri considerati per ciascuno scenario previsionale (LVA) – ERRATA CORRIGE**

Scenario	Tipologia traffico	Numero ARRIVI RWY04		Numero PARTENZE RWY04		Numero PARTENZE RWY22	
		day	night	day	night	day	night
2014	AC	41.6667	3.6667	3.2857	0.0952	39.3333	2.0476
	AG	5.9048	-	0.5714	0.0476	5.0952	0.0952
2023	AC	54.9925	4.8393	4.3366	0.1257	51.9130	2.7025
	AG	7.5929	-	0.7348	0.0612	6.5520	0.1225
2030	AC	64.9650	5.7169	5.1230	0.1485	61.3270	3.1926
	AG	9.3370	-	0.9036	0.0753	8.0569	0.1506

**SIA - Tabella 4.7.26 – Riepilogo dei movimenti giornalieri considerati per ciascuno scenario previsionale (LAEq) – ERRATA CORRIGE**

Scenario	Tipologia traffico	Numero ARRIVI RWY04		Numero PARTENZE RWY04		Numero PARTENZE RWY22	
		day	night	day	night	day	night
2014	AC	37.6667	7.6667	3.2381	0.1429	38.3333	3.0476
	AG	3.6303	0.0952	0.2993	0.0159	3.5030	0.0952
2023	AC	49.7133	10.1186	4.2737	0.1885	50.5931	4.0223
	AG	7.3480	0.2449	0.6736	0.1225	6.5520	0.1225
2030	AC	58.7284	11.9536	5.0487	0.2227	59.7678	4.7517
	AG	9.0358	0.3012	0.8283	0.1506	8.0569	0.1506

È chiaro pertanto che per un refuso sono stati invertiti giorno e notte nelle intestazioni delle colonne, in realtà il maggior numero di movimenti avviene ovviamente di giorno.



Bene l'utilizzo dell'ottimo e noto software del modello previsionale INM, opportuno sarebbe palesare su di una planimetria tutti i punti referenziati dai quali sono stati acquisiti/inseriti gli input come i decolli e atterraggi, rullaggi, sorvoli, ecc.

I dati di input per la costruzione del modello aeroportuale mediante software INM, per ogni scenario considerato (2014, 2023, 2030), sono i seguenti:

- dati geometrici (georeferenziazione) di pista di volo, raccordi, piazzali di sosta;
- dati meteo (temperatura, umidità, pressione atmosferica, componente di vento in prua *headwind* media);
- modelli di aeromobile (modello / motorizzazione) nelle tre settimane di maggior traffico (D.M. 31/10/1997) per ogni scenario considerato;
- rotte e procedure di volo per ogni tipologia di aeromobile;
- operazioni a terra (rullaggio, soste a motori accesi *-runup-*).

In figura 3.1 seguente si riporta un estratto della rappresentazione grafica del modello INM relativo allo scenario 2030, con identificazione della pista, delle rotte di decollo ed atterraggio (rotte nominali e relativa dispersione) e dei percorsi a terra degli aeromobili (lungo la via di rullaggio, i raccordi e la via di uscita rapida "RET").

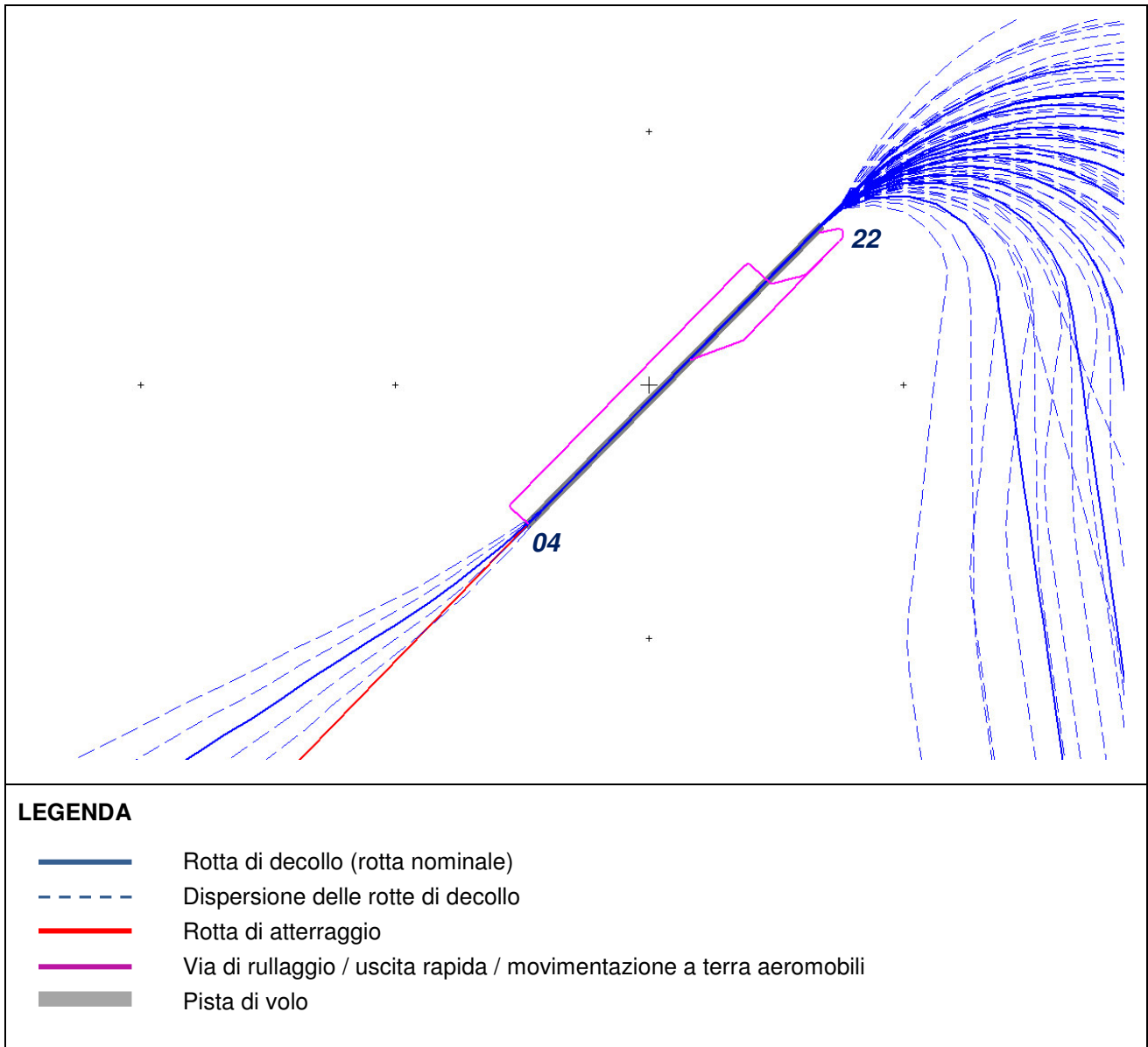
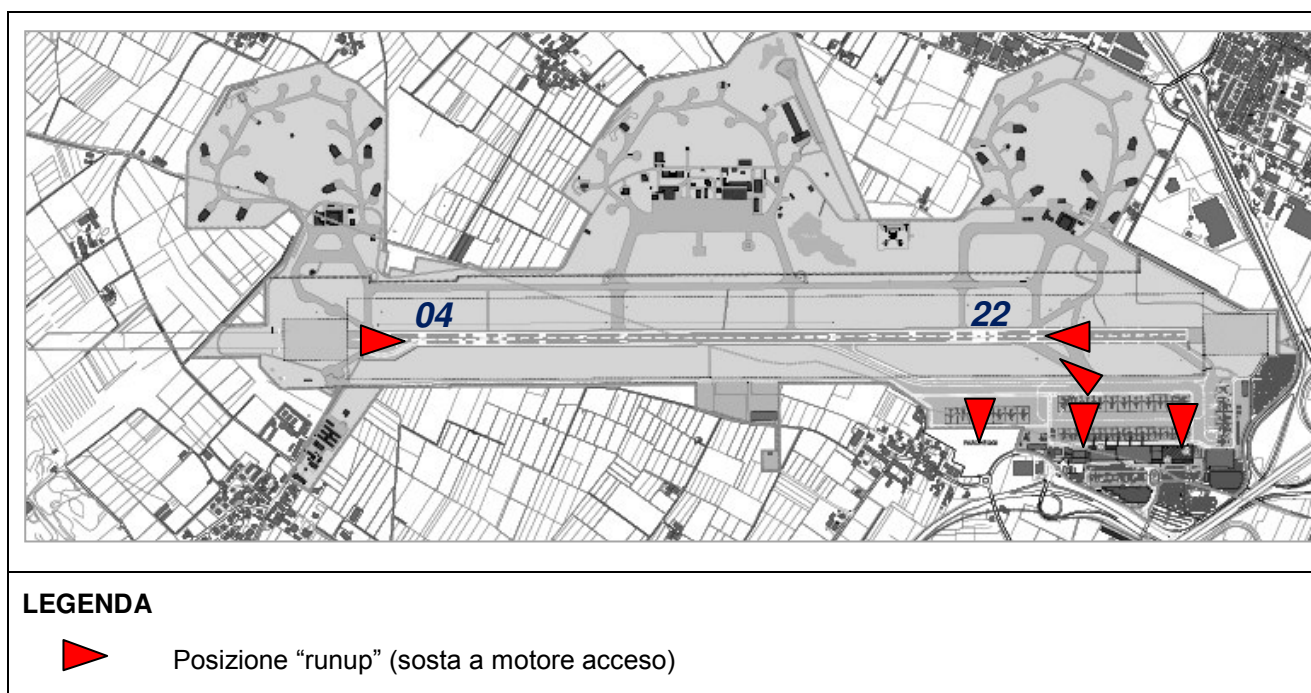


Figura 3.1 – Modello INM (scenario 2030)

Il modello è stato poi completato con l'inserimento delle soste a motore acceso "runup operation", identificate in figura 3.2:

- accensione motori presso il piazzale sosta aeromobili;
- sosta presso la testata pista (testata 04 e testata 22) prima del decollo;
- sosta prima di attraversare la pista per raggiungere la via di rullaggio, nel caso di decollo per pista 04.



**Figura 3.2** – Posizione "runup" (scenario 2030)

Potrebbe esserci sfuggito e pertanto sarebbe da chiarire, viste e considerate le Vostre conclusioni alle pagg. 490/491:


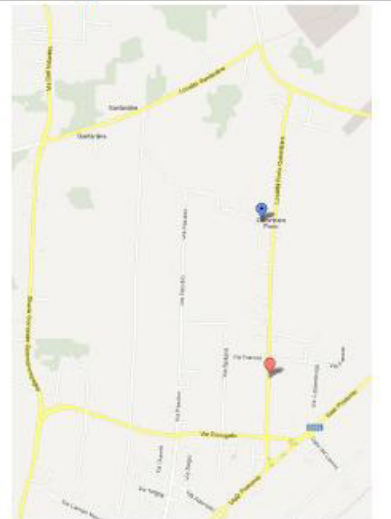
- 1) Se c'è una documentazione sulla "classificazione/zonizzazione acustica del territorio" del Comune di Villafranca Art.6/447 del 1995.
- 2) Se avete fruito dei sistemi di monitoraggio come prevede il DM 20/05/1999.
- 3) Se è stata approvata la "Caratterizzazione Acustica" e definite le aree di rispetto A/B/C così come prevedono gli artt. 5/6 del DM 30/10/1987.
- 4) Sempre dal DM del 1997, rispetto a quanto prescritto negli allegati A e B quali sono specificatamente i 21gg di osservazione del fenomeno nelle 3 settimane di maggior traffico e le specifiche adottate riguardo la strumentazione, le modalità e il sistema di misura.
- 5) Infine se è stato o meno coinvolto nel coordinamento e definizione dei dati l'ARPAV.

Risposta alle osservazioni:


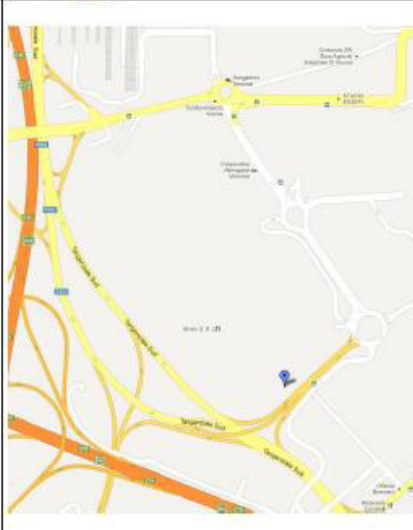
- 1) Il Piano di Classificazione Acustica del Territorio comunale ai sensi della Legge n. 447/95 è stato approvato con Deliberazione n. 53 del 23 ottobre 2001 del Comune di Villafranca.
- 2) I dati acquisiti dalla rete di monitoraggio del rumore aeroportuale sono stati utilizzati nel SIA per la caratterizzazione acustica dell'area.
- 3) La definizione dell'intorno aeroportuale e delle zone di rispetto A/B/C non risultano ad oggi formalmente approvate dalla Commissione Aeroportuale Antirumore istituita ai sensi dell'Art. 5, DM 31/10/97. Nell'ambito del SIA sono state effettuate le valutazioni dei livelli LVA previsionali per gli scenari contemplati dal Masterplan (anni 2023 - 2030) e sono state quindi identificate le aree caratterizzate dai livelli LVA pari a 60-65-75 dB(A) relativamente agli scenari futuri. Inoltre, considerato che non è ufficialmente definito l'intorno aeroportuale, nel documento "*Approfondimenti conoscitivi relativi alla componente ambientale 'rumore'*" (presentato come integrazione volontaria - codice: S12024/SIA.APP.RUM-RR; Data: 27/06/2016) sono state ampliate le valutazioni in termini di L<sub>Eq</sub> anche all'interno dell'ipotetico intorno aeroportuale, andando ad identificare anche le aree interne nelle quali non sono eventualmente rispettati i limiti imposti dalla Zonizzazione Acustica Comunale.
- 4) Il sistema di monitoraggio del rumore aeroportuale registra in continuo i livelli sonori (SEL, L<sub>Eq</sub>, LVA). Le tre settimane di maggior traffico (come previsto dal D.M. 31/10/1997) sono scelte sulla base della registrazione dei voli effettuata dal gestore aeroportuale (giornale di scalo), in particolare per l'anno 2014 le tre settimane di maggior traffico sono risultate le seguenti:
  - settimana dal 25/05/2014 al 31/05/2014 (totale n. 665 movimenti);
  - settimana dal 16/07/2014 al 22/07/2014 (totale n. 899 movimenti);
  - settimana dal 02/10/2014 al 08/10/2014 (totale n. 574 movimenti).

La descrizione delle postazioni e il relativo posizionamento è indicato nelle tabelle 3.1 – 3.2 - 3.3 – 3.4 seguenti.


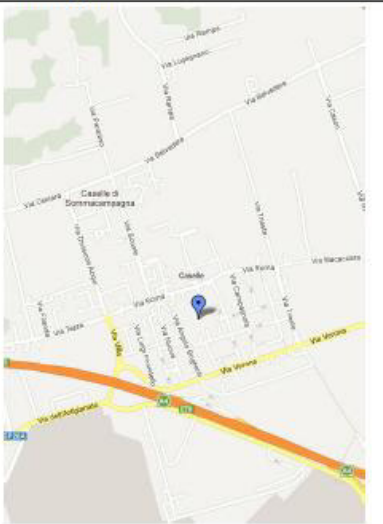
**Tabella 3.1** – Descrizione delle postazioni di monitoraggio acustico (LIPX01)

Codice Progetto	SEMOVBTTVL08	ID Postazione	LIPX01	
Regione	Veneto	Coordinate	Gauss-Boaga	
Comune	Villafranca di Verona (VR)	X		Y
Via	Primo Maggio	WGS84/UTM 32N		
Descrizione area	Località Colombare Fiorio, 17	N	5.026.563	E
		Lat/Lon		
		N	45°22'38,65"	E
<b>Rilievo</b>				
	Data	Giorno	Ora	
Inizio misura	15/01/2009	Giovedì	00:00	
Fine misura				
Tecnico	Dott. Ing. RafDouglas C. Tommasi C.		(art. 2 L. 447/95)	
Fonometro	HD2110 - s.n. 08121141682		ARMM	M0203
Microfono	MK223 - s.n. 31517			
Data ultima taratura SIT	14/02/2013	Certificato n°	13000338	
<b>Foto</b>		<b>Mappa</b>		
				


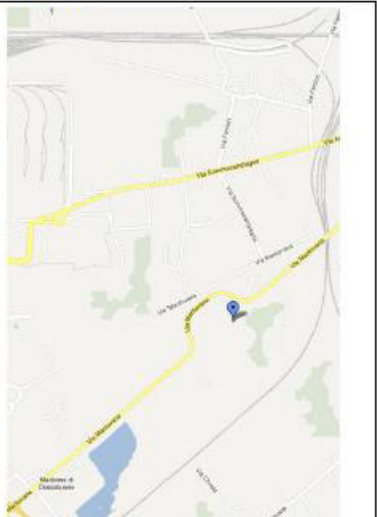
**Tabella 3.2** – Descrizione delle postazioni di monitoraggio acustico (LIPX02)

Codice Progetto	SEMOVBTTVL08		ID Postazione	LIPX02	
Regione	Veneto		Coordinate	Gauss-Boaga	
Comune	Verona (VR)		X		Y
Via	Sommacampagna 63/D		WGS84/UTM 32N		
Descrizione area	Copertura del tetto dell'edificio direzionale		N	5.030.165	E 650.594
			Lat/Lon		
			N	45°24'33,52"	E 10°55'30,94"
Rilievo	Data	Giorno	Ora		
Inizio misura	15/01/2009	Giovedì	00:00		
Fine misura					
Tecnico	Dott. Ing. RafDouglas C. Tommasi C.			(art. 2 L. 447/95)	
Fonometro	HD2110 - s.n. 10092132327			ARMM	M0204
Microfono	377B02 - s.n. 132922				
Data ultima taratura SIT	14/02/2013	Certificato n°	20130059E		
Foto	Mappa				
					

**Tabella 3.3** – Descrizione delle postazioni di monitoraggio acustico (LIPX03)

Codice Progetto	SEMOVBTTVL08		ID Postazione	LIPX03	
Regione	Veneto		Coordinate	Gauss-Boaga	
Comune	Sommacampagna (VR)		X		Y
Via	Don Luigi Bogoni 2		WGS84/UTM 32N		
Descrizione area	Tetto dell'edificio scolastico		N	5.030.807	E
			Lat/Lon		
			N	45°24'53,55"	E
Rilievo					
	Data	Giorno	Ora		
Inizio misura	28/10/2009	Mercoledì	00:00		
Fine misura					
Tecnico	Dott. Ing. RafDouglas C. Tommasi C.			(art. 2 L. 447/95)	
Fonometro	HD2010 - s.n. 10092132326			ARMM	M0205
Microfono	MK223 - s.n. 36817				
Data ultima taratura SIT	28/10/2014	Certificato n°	14002665		
Foto			Mappa		
					

**Tabella 3.4** – Descrizione delle postazioni di monitoraggio acustico (LIPX04)

Codice Progetto	SEMOVBTTVL08		ID Postazione	LIPX04	
Regione	Veneto		Coordinate		
Comune	Verona (VR)		Gauss-Boaga		
Via	Mantovana 117		X	Y	
Descrizione area	Forte Gisella Madonna di Dossobuono		WGS84/UTM 32N		
	N	5.030.752	E	651.979	
	Lat/Lon				
	N	45°24'36"	E	10°56'24"	
<b>Rilievo</b>					
	Data	Giorno	Ora		
Inizio misura	30/03/2011	Mercoledì	00:00		
Fine misura					
Tecnico	Dott. Ing. RafDouglas C. Tommasi C.		(art. 2 L. 447/95)		
Fonometro	HD2010 - s.n. 08121141680		ARMM	M0222	
Microfono	MK223 - s.n. 36681				
Data ultima taratura SIT	13/02/2013	Certificato n°	13000322		
<b>Foto</b>			<b>Mappa</b>		
					

- 5) ARPAV è stata coinvolta nella definizione della rete di monitoraggio del rumore aeroportuale in quanto membro della Commissione Aeroportuale Antirumore istituita ai sensi dell'Art. 5, DM 31/10/97.



## 4. AMBIENTE IDRICO

### 4.1 Punto 4 del verbale della riunione 07/07/2016 presso il MATTM

#### 4.1.1 Integrazioni in merito all'ambiente idrico

##### 4. Per quanto riguarda l'AMBIENTE IDRICO:

Oltre le precisazioni delle pagg. 514/515, andrebbe definito compiutamente l'attuale sistema con gli interventi per le regimazioni/trattamento delle acque meteoriche e dilavamento della pista, dei piazzali con la rete di convogliamento delle acque , specie nelle post-operazioni alla piazzola de-incing dove si usano addensati di polimeri , tensioattivi, ecc,

Sarebbe inoltre opportuna una planimetria in scala con l'indicazione esatta dello schema attuale e futuro ( vedi vs rif. 4.5.2.2.1 di pag.508) dell'intero impianto di dilavamento con l'unità di Trattamento e Disoleatore (vedi vs. rif. a pag. 514) e lo sbocco finale di smaltimento. Meglio se poi il tutto è definito con l'approvazione di ARPAV o di un organismo responsabile comunale.

Si rimanda al documento "Tavole progettuali degli interventi di Master plan idraulico dell'aeroporto di Verona" e relativi allegati, documenti già presentati come integrazione volontaria (codice: NE1043-G.03.00; Data: 30/05/2016 pubblicati sul sito del Ministero dell'Ambiente).

## 5. TERRE E ROCCE DA SCAVO

### 5.1 Punto 5 del verbale della riunione 07/07/2016 presso il MATTM

#### 5.1.1 Integrazioni in merito alle terre e rocce da scavo

##### 5. Per quanto riguarda la gestione delle TERRE E ROCCE DA SCAVO:

Va infine precisata la quantità ipotetica di progetto della gestione dei materiali di scavo/demolizione ecc, dichiarata la qualità (se rifiuto) e la collocazione eventuale al relativo e autorizzato impianto.

Si rimanda al documento "Documento gestione terre", documento già presentato come integrazione volontaria (codice: REL-001; Data: 01/06/2016 pubblicato sul sito del Ministero dell'Ambiente).

## **6. CHIARIMENTI IN MERITO AL FENOMENO DEL BIRD STRIKE**

### **6.1 Punto 6 del verbale della riunione 07/07/2016 presso il MATTM**

#### ***6.1.1 Integrazioni in merito al fenomeno del bird strike***

<p><b>6. <u>Per quanto riguarda il fenomeno di BIRDSTRIKE</u></b></p>
---

<p>Capire /precisare se ad oggi si sono avuti fenomeni di collisione.</p>
---

I fenomeni di collisione di aeromobili con volatili (bird strike) o in generale con fauna selvatica (wildlife strike) vengono registrati dalla società di gestione aeroportuale; in ALLEGATO A alla presente relazione si riportano i “Report Annuali Wildlife Strike”.

## 7. CHIARIMENTI IN MERITO ALLE OSSERVAZIONI DEL PUBBLICO

### 7.1 Punto 7 del verbale della riunione 07/07/2016 presso il MATTM

#### 7.1.1 Integrazioni in merito alle osservazioni del pubblico

##### 7. Per quanto riguarda le OSSERVAZIONI DEL PUBBLICO:

Si rileva la necessità di controdedurre alle seguenti osservazioni:

Del MARZO 2016

- 1) COMUNE DI VERONA.
  - La mancanza di un PIANO di monitoraggio.
  - Le attività siano coordinate da ARPAV.
  - Non attendibili i valori sull'atmosfera.
  - Da definire le motivazioni per i lavori previsti.
  - Carente la valutazione sul rumore e critica sull'attuazione del modello INM
  - Critico sullo smaltimento delle acque meteoriche.
- 2) SIG P. SANDRINI.
  - N. 58 rilievi
- 3) SIG. R. RIVA
  - N.4 rilievi
- 4) SIG.RA L. GALEOTTO
  - N.12 rilievi
- 5) COMUNE DI SOMMACAMPAGNA
  - N. 11 rilievi più
  - Relazione tecnica con n.8 osservazioni
  - Rilievi per mancanza VAS
  - Riporta rilievi Servizi Ecologia su 4 centraline mobili
  - Denuncia parzialità/insufficienza dello SIA
- 6) COMUNE DI VILLAFRANCA
  - Relazione di 28 pagg. riporta le decisioni del Consiglio Comunale del marzo 2016 che solleva varie criticità sul documento Masteplan presentato.
- 7) LEGA AMBIENTE
- 8) COMITATO NO CASELLO AUTOSTRADALE DI DOSSO BUONO

Del APRILE 2016

- 9) SIG. B. SAMARTINI
  - Osservazioni dal N° 61 al N° 63
- 10) 12 SOTTOSCRITTORI
  - Varie osservazioni .
- 11) SIG. G. MOTARI
  - N° 7 Rilievi
- 12) SIG. G. BISI
- 13) STUDIO LEGALE "FRATTA PASINI ASSOCIATI"

Le controdeduzioni in risposta alle osservazioni del pubblico sono riportate in ALLEGATO B alla presente relazione.



**ALLEGATO A**  
**Report Annuale Wildlife Strike**

## REPORT ANNUALE WILDLIFE STRIKE

### 1. Informazioni generali

In questa sezione vengono date informazioni generali inerenti l'aeroporto di riferimento del report, con particolare riferimento al BCU in essere presso l'aeroporto stesso.

**a) Nome aeroporto:**

VERONA-VILLAFRANCA

**b) Città e Provincia:**

VERONA (VR)

**c) Nome del responsabile BCU (o referente Birdstrike), suo indirizzo, tel., fax e email:**

P. H. Area Movimento e Terminal, Sig. Cristiano Folchi.

Indirizzo: "Aeroporto Valerio Catullo" – Aeroscalo Civile di Verona Villafranca 37060 Caselle di Sommacampagna (VR). Telefono: 0039-045-8095935 Fax: 0039-045-8095843 VRNKPXH

e-mail: cfolchi@aeroportoverona.it

**d) Anno di riferimento della relazione:**

2014

**e) Numero totale di movimenti aeromobili nel corso dell'anno:**

30094

**f) Presenza BCU fissa (si/no), e se SI sua composizione:**

Presenza BCU fissa: SI

Composizione BCU fissa:

Responsabile BCU, P.H. Area Movimento, Team Safety Supervisor e Operatori società Bird Control Italy srl. Le ispezioni volatili, fatte dagli operatori Bird Control Italy srl sono continuative prossime a effemeridi con pausa pranzo, vengono cioè svolte senza sosta da un operatore bird control durante tutti i 365 giorni dell'anno per un totale di 4.020 ore, i monitoraggi sono distribuiti durante le ore diurne, con una media giornaliera di 11 ore. In assenza della Bird Control Italy srl (BCI) il Gestore si avvale del Team Safety Supervisor che è stato istruito dalla BCI sul riconoscimento delle specie e sull'utilizzo dei sistemi dissuasivi per volatili. In assenza del personale BCI il Safety Supervisor è sempre presente in aeroporto e reperibile via radio o telefono. I tempi d'intervento per allontanamento o rimozione carcasse dalla pista sono immediati.

**g) Sistemi di mitigazione del rischio di wildlife strike in uso:**

**a) Pratiche specifiche di gestione ecologica del sedime:**

La gestione ambientale aeroportuale mirata alla riduzione delle attrattiva per gli uccelli e altra fauna selvatica, necessita di tempi lunghi (mesi o anni), la ex-cava interna ancora rappresenta un problema naturalistico, le fonti attrattive all'interno del sedime aeroportuale e nelle immediate vicinanze della recinzione sono state individuate e segnalate con lo studio annuale allegato e sostitutivo della ricerca di tipo naturalistico quinquennale. Particolare attenzione è stata rivolta agli aspetti vegetazionali (vegetazione spontanea e ornamentale) e alla gestione del verde. Gli alberi ornamentali, la vegetazione spontanea infestante, le irregolarità morfologiche del terreno, i prati e la loro gestione, rappresentano un'attrattiva per i volatili, come lo sono anche gli alberi in Land Side. Durante l'anno 2014 il gestore

ha partecipato a incontri con Commissione Regionale Verifiche Impatto Ambientale (V.I.A.) per conto di ENAC su progetti di ampliamento di discariche o conversione di cave estrattive in discariche in zone soggette a servitù aeronautiche. Sono seguiti monitoraggi esterni per capire se esistono correlazioni tra le discariche e la presenza di gabbiani in aeroporto. Tutto il materiale raccolto è stato inviato ad ENAC come segnalazione attrattive esterne (Riferimento C.N. Art.711 e Regolamento EU139/2014).

**b) Sistemi di dissuasione diretta presenti e loro numero:**

Il gestore tramite l'unità BCU per l'espletamento delle attività di controllo e allontanamento volatili, si avvale di: N.2 veicoli allestiti con Distress Call veicolare (n.1 4x4 e n.1 a due ruote motrici), N.1 sistema Distress Call portatile, N.2 cannoni a gas semoventi comandati da telecomando, N.1 binocolo, N.2 pistole a salve, aquiloni e stampi.

**c) Procedure specifiche di allontanamento:**

Nel 2005 è stata prodotta a ENAC e valutata da BSCI la ricerca di tipo naturalistico ambientale svolta dalla LIPU durante i dodici mesi precedenti. Nell'anno 2011 rinnovata la ricerca naturalistica quinquennale e nel 2012 è stata aggiornato il piano e la procedura anti volatili tutto valutato e accettato da ENAC BSCI e D.O. Allegato alla presente lo studio annuale 2014 sostitutivo della ricerca di tipo naturalistico quinquennale.

**h) Procedure di monitoraggio fauna:**

Un operatore della Bird Control Italy srl è dedicato alle ispezioni di avvistamento - allontanamento volatili e percorre a bordo di un'autovettura o a piedi la perimetrale e le aree verdi interessando l'area di manovra quando necessario e monitorando la pista in sicurezza ma più prossimo possibile durante i movimenti aerei. I dati vengono acquisiti con l'ausilio di un Tablet che registra la posizione con GPS, ed è dotato di una fotocamera da utilizzare in caso di ritrovamenti di carcasse in pista (All.1d) o per eventi straordinari. In coincidenza delle ispezioni in area di manovra da parte di Safety Supervisor la BCU interessa le stesse aree. Altri operatori ground safety dell'aeroporto (personale preposto al controllo dell'agibilità air side o al servizio di marshalling) sono sensibilizzati alla mitigazione del rischio bird strike e segnalano all'operatore Bird Control Italy la presenza di volatili in pista, dandone avviso anche al controllore del traffico aereo. Gli operatori Safety garantiscono il servizio BCU mediante ausilio di sistema distress call veicolare e telecomando di attivazione cannoni a gas semoventi durante le ore in cui la Bird Control Italy srl non è presente in aeroporto.

**i) Procedure di immagazzinamento dei dati:**

I bird strike monitoring e reporting form alimentano una banca dati che risiede sul programma software "Bird Strike Management System" accessibile in rete sul sito web [www.birdsafety.it](http://www.birdsafety.it). I forms sono archiviati presso l'ufficio della BCU. I bird strike reporting form sono inviati dal Gestore a ENAC – Direzione Regolazione Ambiente e Aeroporti (BSCI), alla Direzione Operazioni e alla Direzione Aeroportuale competenti per territorio (APT-01B). Tutti i forms sono quindi archiviati in formato elettronico e facilmente consultabili dal Management della società di gestione. I bird strike reporting e monitoring forms sono gestiti come indicato da ENAC e tenuti dal Gestore per almeno dieci anni. Da settembre 2014 il gestore su indicazioni della Nota Informativa ENAC BSCI non invia più i BSRF in formato cartaceo, ma popola un database che risiede su programma eE-MOR di proprietà ENAC.

## 2. Bird Strike Reporting Forms (BSRF)

### 2.1 Dati relativi ai Birdstrike Reporting Forms riportati dagli operatori/piloti

In questa sezione vengono presentati i Bird Strike Reporting Form riportati dagli operatori/piloti (allegato 1a). Gli impatti saranno ritenuti **validi** quando questi sono realmente avvenuti ad una quota al di sotto o pari di 300 ft.

**2.1.1** La tabella 2.1.1 mostra tutti i BSRF inerenti l'aeroporto durante l'anno. La colonna **validi** evidenzia quelli da considerarsi validi ai fini delle analisi locali:

Data e ora	Operatore	N. volo	Mod. aereo	Quota	Fase del volo	Parte aereo colpita	Effetto sul volo	Condizione del cielo	Precipitazioni	Specie	N. volatili visti	N. volatili colpiti	Dimensioni volatili	Valido
22/04/2014 10:10	AIRFRANCE	AF1676	EMBRAER 170	200	Avvicinamento	Wing/Rotor	Nessuno	Sereno	Nessuna	Sconosciuta	1	1	Piccoli	SI
27/06/2014 22:50		IG544	MC DONNELL DOUGLAS MD82	0	Decelerazione	Landing Gear	Nessuno	Poco nuvoloso		Lepre			Grandi	NO
05/07/2014 11:45	BRITISH AIRWAYS	BA2596	BOEING B737	0	Decelerazione		Nessuno	Sereno	Nessuna	Gheppio	1	1	Medi	NO
08/07/2014 18:43	BLUE PANORAMA/ EXPRESS	BV3235	BOEING B737	0	Decelerazione	Windshield	Nessuno	Molto nuvoloso	Pioggia	Gheppio	1	1	Medi	SI
	Air One	AP 668	AIRBUS A 320	10	Decelerazione		Nessuno	Sereno	Nessuna	Gheppio	1	1	Medi	SI
11/07/2014 13:25	MERIDIANA	IG546	MC DONNELL DOUGLAS MD80	0	Decelerazione	Windshield	Nessuno	Sereno	Nessuna	Gheppio	10	1	Medi	SI
11/07/2014 16:15	Air One	AP306	AIRBUS A 320	0	Accelerazione	Engine 2	Atterraggio precauzionale	Poco nuvoloso	Nessuna	Gheppio	1	1	Medi	SI
22/07/2014 08:00	AIRITALY	ISS522	BOEING B737		Avvicinamento	Engine 2	Nessuno	Sereno	Nessuna	Sconosciuta	10	1	Medi	NO
14/08/2014 07:27		VT 1532	BOEING 712	0	Decelerazione	Wing/Rotor	Nessuno	Molto nuvoloso	Nebbia	Gabbiano reale	1	1	Medi	SI
14/08/2014 07:30		Volotea 1532	BOEING 712	0	Decelerazione		Nessuno		Nebbia	Gabbiano reale	0	1	Medi	SI
01/09/2014 08:10	MERIDIANA	7408	AIRBUS A 320		Accelerazione	Landing Gear	Nessuno	Sereno		Gheppio	1	1	Piccoli	NO
12/09/2014 13:08	EASYJET	EZY8449	AIRBUS A 319		Decelerazione	Nose	Nessuno	Sereno	Nessuna	Gheppio	11	1	Medi	NO
24/09/2014 16:00	ALITALIA	AZ487	EMBRAER 175	0	Decelerazione	Wing/Rotor	Nessuno	Poco nuvoloso	Nessuna	Gheppio	1	1	Medi	SI
03/10/2014 09:41	AIR DOLOMITI	EN 8224	EMBRAER 190	0	Decelerazione	Radome	Nessuno	Sereno	Nessuna	Gheppio	2	1	Medi	SI

**Tabella 2.1.1**

**2.1.2** La tabella 2.1.2 mostra gli impatti da considerarsi validi: (birdstrike realmente avvenuti, al di sotto o pari dei 300 ft di quota)

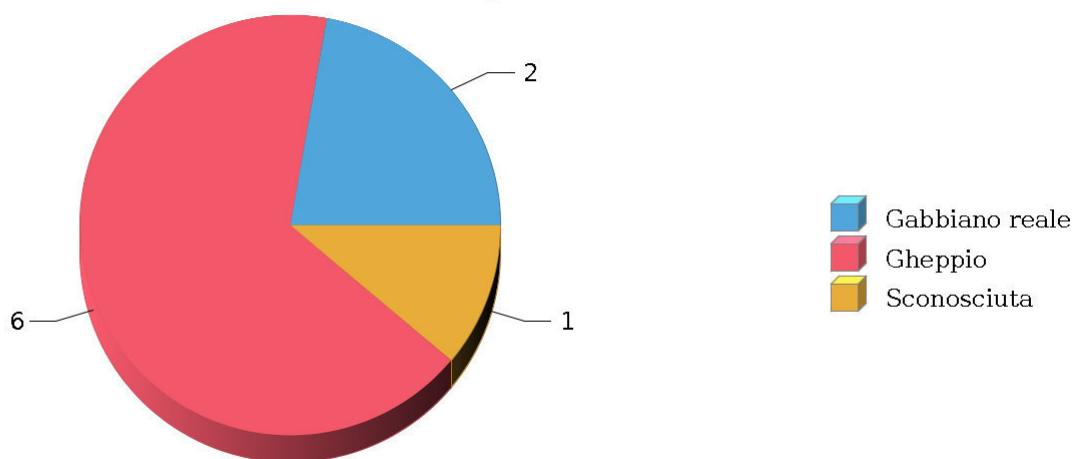
Data e ora	Operatore	N. volo	Mod. aereo	Quota	Fase del volo	Parte aereo colpita	Effetto sul volo	Condizione del cielo	Precipitazioni	Specie	N. volatili visti	N. volatili colpiti	Dimensioni volatili
22/04/2014 10:10	AIRFRANCE	AF1676	EMBRAER 170	200	Avvicinamento	Wing/Rotor	Nessuno	Sereno	Nessuna	Sconosciuta	1	1	Piccoli
08/07/2014 18:43	BLUE PANORAMA/ EXPRESS	BV3235	BOEING B737	0	Decelerazione	Windshield	Nessuno	Molto nuvoloso	Pioggia	Gheppio	1	1	Medi
	Air One	AP 668	AIRBUS A 320	10	Decelerazione		Nessuno	Sereno	Nessuna	Gheppio	1	1	Medi
11/07/2014 13:25	MERIDIANA	IG546	MC DONNELL DOUGLAS MD80	0	Decelerazione	Windshield	Nessuno	Sereno	Nessuna	Gheppio	10	1	Medi
11/07/2014 16:15	Air One	AP306	AIRBUS A 320	0	Accelerazione	Engine 2	Atterraggio precauzionale	Poco nuvoloso	Nessuna	Gheppio	1	1	Medi
14/08/2014 07:27		VT 1532	BOEING 712	0	Decelerazione	Wing/Rotor	Nessuno	Molto nuvoloso	Nebbia	Gabbiano reale	1	1	Medi
14/08/2014		Volotea 1532	BOEING 712	0	Decelerazione		Nessuno		Nebbia	Gabbiano reale	0	1	Medi

Data e ora	Operatore	N. volo	Mod. aereo	Quota	Fase del volo	Parte aereo colpita	Effetto sul volo	Condizione del cielo	Precipitazioni	Specie	N. volatili visti	N. volatili colpiti	Dimensioni volatili
07:30													
24/09/2014 16:00	ALITALIA	AZ487	EMBRAER 175	0	Decelerazione	Wing/Rotor	Nessuno	Poco nuvoloso	Nessuna	Gheppio	1	1	Medi
03/10/2014 09:41	AIR DOLOMITI	EN 8224	EMBRAER 190	0	Decelerazione	Radome	Nessuno	Sereno	Nessuna	Gheppio	2	1	Medi

**Tabella 2.1.2**

**2.1.3** Il grafico 2.1.3 evidenzia la distribuzione delle specie di volatili coinvolte negli impatti da considerarsi validi:

### Distribuzione delle specie di volatili



**Grafico 2.1.3**

**2.1.4** Il grafico 2.1.4 evidenzia la distribuzione delle fasi di volo durante le quali sono avvenuti gli impatti da considerarsi validi:



## Distribuzione degli impatti per fase di volo

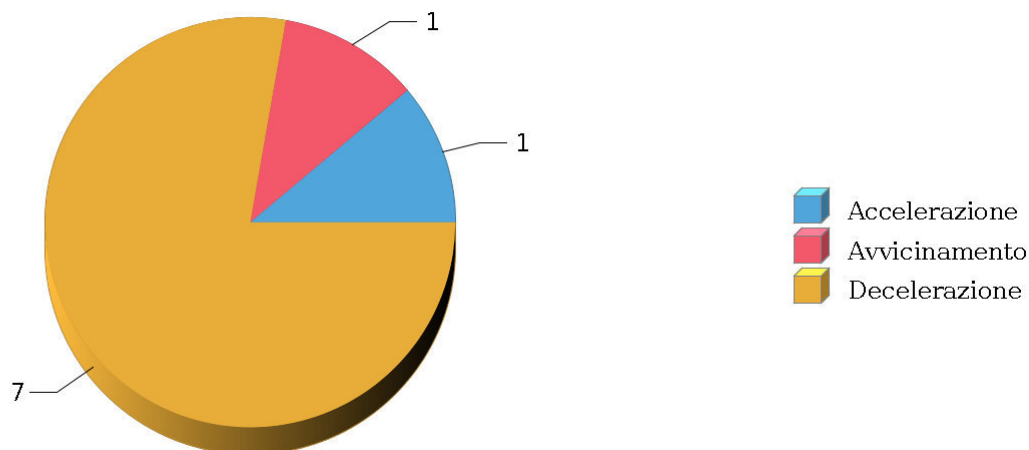


Grafico 2.1.4

2.1.5 Il grafico 2.1.5 mostra la casistica mensile degli impatti da considerarsi validi:

## Distribuzione mensile degli impatti validi

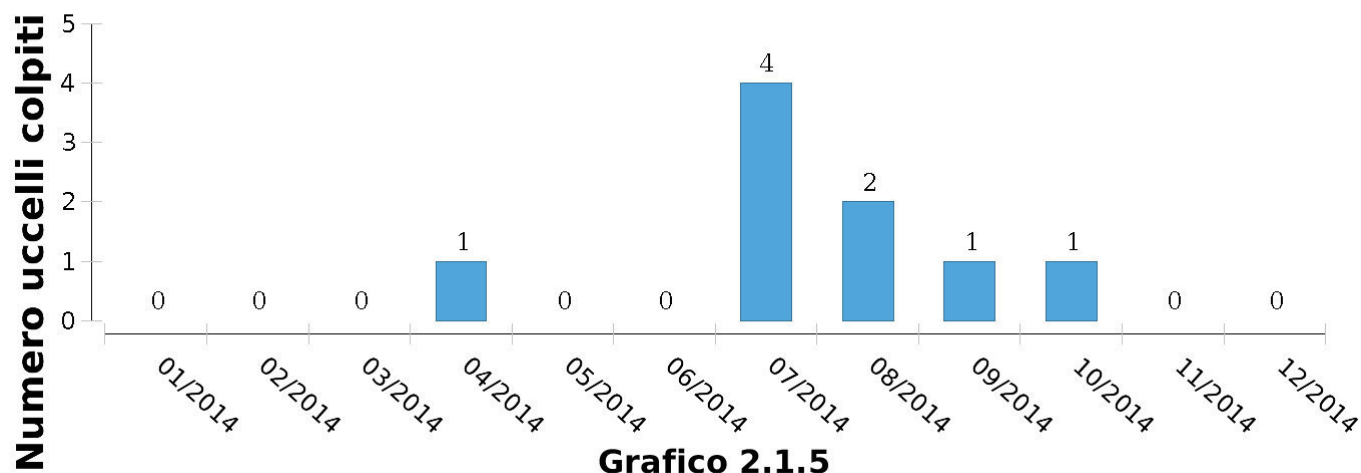


Grafico 2.1.5

2.1.6 Il grafico 2.1.6 mostra la casistica generale degli orari (locale) durante i quali sono avvenuti gli impatti nel corso dell'anno:

## Distribuzione oraria degli impatti validi

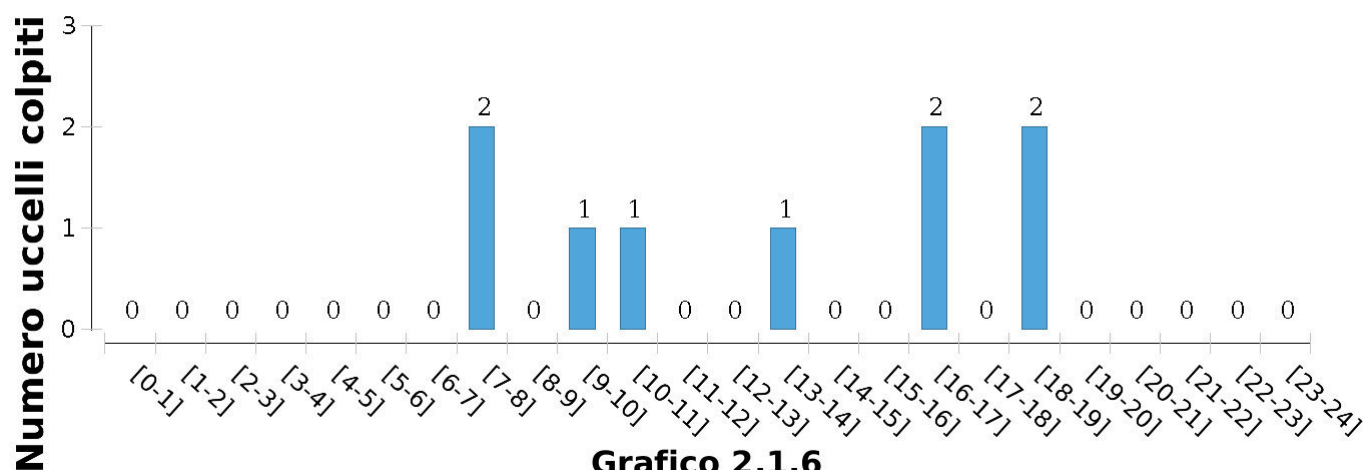


Grafico 2.1.6

2.1.7 Il grafico 2.1.7 mostra la casistica delle parti di aereo colpite negli impatti validi avvenuti nel corso dell'anno:

## Parti di aereo colpite negli impatti validi

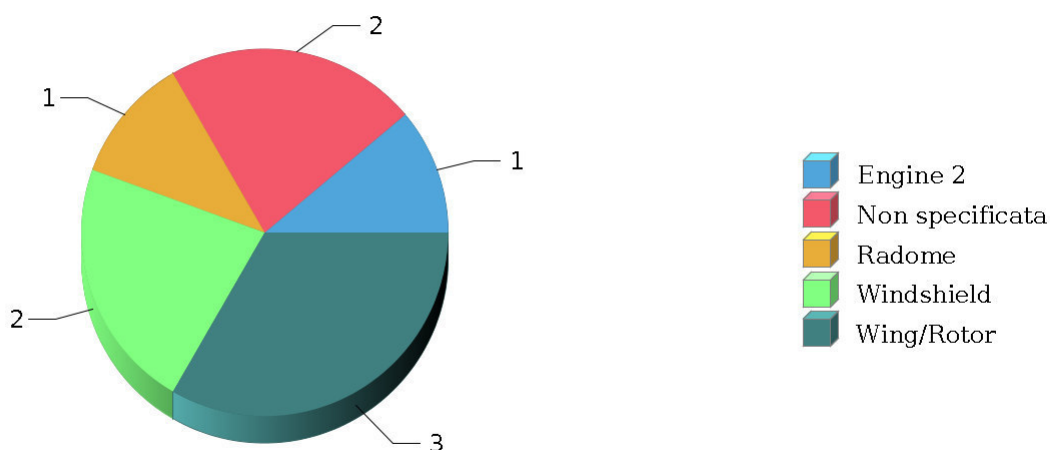


Grafico 2.1.7

## 2.2 Dati relativi ai Birdstrike riportati da ATC

In questa sezione vengono presentati i Bird Strike Reporting Form riportati dagli operatori ATC (allegato 1c). Gli impatti saranno ritenuti **validi** quando questi sono realmente avvenuti ad una quota al di sotto o pari di 300 ft e quelli con esito dell'ispezione da parte della BCU positivo (ritrovamento carcassa e compilazione allegato 1d)

2.2.1 La tabella 2.2.1 mostra tutti i casi di comunicazione da parte dell'ATC alla BCU locale durante l'anno.

La colonna **validi** evidenzia quelli da considerarsi con esito positivo (ritrovamento di carcasse in pista e compilazione allegato 1d):

### Tabella 2.2.1 - Nessun dato significativo

**2.2.2** La tabella 2.2.2 evidenzia gli impatti certi, ovvero quelli con esito positivo dell'ispezione da parte della BCU, **diversi** da quelli già considerati nella sezione precedente:

### Tabella 2.2.2 - Nessun dato significativo

**2.2.3** Il grafico 2.2.3 mostra la distribuzione delle specie di volatili coinvolte negli impatti certi:

### Grafico 2.2.3 - Nessun dato significativo

## 2.3 Dati relativi ai volatili ritrovati morti in pista

In questa sezione vengono presentati i Bird Strike Reporting Form riportati dagli operatori BCU (allegato 1d) con esito dell'ispezione positivo (ritrovamento carcassa)

**2.3.1** La tabella 2.3.1 mostra tutti i casi di ritrovamenti di volatili morti in pista da parte della locale BCU durante l'anno:

Data e Ora	Specie	N. animali	Luogo ritrovamento	Condizione dei resti	Specie identificata da esperti	Resti fotografati	Preced. elencato
02/03/2014 12:17	Gabbiano comune	1	RWY36	Carcasse intere	SI	SI	NO
06/03/2014 19:46	Lepre	1	O30	Entrambi i casi	SI	NO	NO
24/03/2014 15:00	Gabbiano reale	1	O24	Entrambi i casi	SI	SI	NO
05/04/2014 22:28	Lepre	1	O36	Entrambi i casi	SI	SI	NO
22/04/2014 10:45	Albanella minore	1	O24	Pezzi di volatile	SI	SI	SI
15/06/2014 18:49	Rondine	1	RWY30	Carcasse intere	SI	NO	NO
19/06/2014 22:34	Lepre	1	O22	Carcasse intere	SI	NO	NO
23/06/2014 14:57	Gheppio	1	RWY32	Carcasse intere	SI	SI	NO
27/06/2014 22:50	Lepre	1	O13	Carcasse intere	NO	NO	NO
01/07/2014 11:27	Gheppio	1	RWY33	Carcasse intere	SI	SI	NO
03/07/2014 07:41	Gheppio	1	RWY29	Carcasse intere	SI	SI	NO
03/07/2014 07:53	Lodolaio	1	RWY29	Carcasse intere	SI	SI	NO
04/07/2014 09:49	Gheppio	1	RWY22	Pezzi di volatile	SI	SI	NO
04/07/2014 16:49	Gheppio	1	RWY34	Carcasse intere	SI	SI	NO
04/07/2014 17:15	Gheppio	1	RWY38	Carcasse intere	NO	SI	NO

Data e Ora	Specie	N. animali	Luogo ritrovamento	Condizione dei resti	Specie identificata da esperti	Resti fotografati	Preced. elencato
05/07/2014 12:14	Gheppio	1	RWY23	Carcasse intere	SI	NO	NO
07/07/2014 13:39	Gheppio	1	O20	Carcasse intere	SI	SI	NO
08/07/2014 18:53	Gheppio	1	RWY20	Carcasse intere	SI	SI	SI
08/07/2014 14:07	Gheppio	1	RWY40	Carcasse intere	SI	SI	NO
10/07/2014 08:30	Gheppio	1	RWY19	Carcasse intere	SI	SI	SI
10/07/2014 13:45	Gheppio	1	RWY36	Carcasse intere	SI	SI	NO
10/07/2014 19:58	Rondine	1	RWY16	Carcasse intere	SI	SI	NO
11/07/2014 13:32	Gheppio	1	RWY24	Carcasse intere	SI	SI	SI
11/07/2014 15:16	Gheppio	2	RWY21	Carcasse intere	SI	SI	NO
11/07/2014 16:30	Gheppio		Non specificata		NO	SI	SI
15/07/2014 11:51	Gheppio	1	RWY23	Carcasse intere	SI	SI	NO
16/07/2014 10:24	Gheppio	1	RWY24	Carcasse intere	SI	NO	NO
16/07/2014 11:11	Gheppio	1	RWY21	Carcasse intere	SI	SI	NO
18/07/2014 11:17	Gheppio	1	RWY23	Entrambi i casi	SI	NO	NO
22/07/2014 08:09	Gheppio	1	RWY14	Pezzi di volatile	SI	SI	NO
22/07/2014 13:04	Gheppio	1	O14	Carcasse intere	SI	SI	NO
23/07/2014 11:05	Gheppio	1	O17	Carcasse intere	SI	SI	NO
28/07/2014 11:46	Gheppio	1	RWY29	Carcasse intere	SI	NO	NO
29/07/2014 13:10	Gheppio	1	N22	Pezzi di volatile	SI	SI	NO
31/07/2014 15:24	Gheppio	1	RWY21	Carcasse intere	SI	SI	NO
01/08/2014 09:59	Gheppio	1	RWY23	Pezzi di volatile	SI	SI	NO
14/08/2014 07:49	Gabbiano reale	3	RWY18	Pezzi di volatile	SI	SI	SI
14/08/2014 17:32	Gheppio	1	RWY18	Pezzi di volatile	SI	NO	NO
20/08/2014 22:50	Lepre	1	Non specificata	Pezzi di volatile	NO	NO	NO
22/08/2014 12:32	Gheppio	1	RWY16	Carcasse intere	SI	SI	NO
24/08/2014 18:25	Gheppio	1	RWY28	Carcasse intere	SI	SI	NO
25/08/2014 09:06	Gheppio	1	N33	Carcasse intere	SI	SI	NO
27/08/2014 15:00	Gheppio	2	O21	Carcasse intere	SI	SI	NO
29/08/2014 16:00	Gheppio	1	RWY16	Pezzi di volatile	SI	NO	NO
01/09/2014 08:10	Gheppio	1	RWY29	Carcasse intere	SI	SI	NO
02/09/2014 11:27	Gheppio	1	RWY21	Carcasse intere	SI	SI	NO
10/09/2014 11:46	Gheppio	1	RWY28	Carcasse intere	SI	SI	NO
12/09/2014 13:26	Gheppio	1	RWY34	Carcasse intere	SI	NO	NO
13/09/2014 15:51	Lodolaio	1	RWY34	Carcasse intere	SI	SI	NO
13/09/2014 17:26	Gheppio	1	RWY26	Carcasse intere	SI	SI	NO
15/09/2014 10:01	Lodolaio	1	RWY36	Pezzi di volatile	SI	SI	NO
15/09/2014 11:15	Gheppio	1	RWY25	Pezzi di volatile	SI	SI	NO
15/09/2014 16:50	Gheppio	1	RWY35	Carcasse intere	SI	SI	NO
16/09/2014 18:34	Fagiano	1	O26	Pezzi di volatile	SI	SI	NO

Data e Ora	Specie	N. animali	Luogo ritrovamento	Condizione dei resti	Specie identificata da esperti	Resti fotografati	Preced. elencato
17/09/2014 10:46	Gheppio	1	RWY22	Entrambi i casi	SI	SI	NO
19/09/2014 12:28	Gheppio	1	RWY20	Carcasse intere	NO	SI	NO
20/09/2014 14:09	Gheppio	1	RWY19	Pezzi di volatile	SI	SI	NO
20/09/2014 16:33	Lodolaio	1	N37	Pezzi di volatile	SI	SI	NO
24/09/2014 15:38	Gheppio	1	RWY15	Pezzi di volatile	SI	SI	SI
26/09/2014 16:22	Lodolaio	1	RWY22	Entrambi i casi	NO	SI	NO
30/09/2014 15:26	Lodolaio	1	RWY21	Carcasse intere	SI	SI	NO
03/10/2014 09:56	Gheppio	1	RWY18	Carcasse intere	SI	SI	SI
03/10/2014 15:24	Gheppio	1	RWY28	Pezzi di volatile	SI	SI	NO
10/10/2014 16:34	Gheppio	1	Q43	Carcasse intere	SI	SI	NO
11/10/2014 09:58	Gheppio	1	N24	Carcasse intere	SI	NO	NO
12/11/2014 11:08	Gabbiano comune	1	N24	Carcasse intere	SI	NO	NO
01/12/2014 11:09	Gabbiano reale	1	RWY27	Carcasse intere	SI	NO	NO
06/12/2014 14:02	Gabbiano comune	1	RWY22	Carcasse intere	SI	NO	NO
13/12/2014 18:50	Lepre	1	O37	Carcasse intere	NO	NO	NO
14/12/2014 11:21	Falco pellegrino	1	RWY19	Carcasse intere	SI	SI	NO

**Tabella 2.3.1**

**2.3.2** La tabella 2.3.2 mostra tutti i casi di impatti desunti (ovvero quelli relativi a ciascun ritrovamento di carcasse) rilevati durante l'anno, diversi da quelli già calcolati nelle sezioni precedenti:

Data e Ora	Specie	N. animali	Luogo ritrovamento	Condizione dei resti	Specie identificata da esperti	Resti fotografati
02/03/2014 12:17	Gabbiano comune	1	RWY36	Carcasse intere	SI	SI
06/03/2014 19:46	Lepre	1	O30	Entrambi i casi	SI	NO
24/03/2014 15:00	Gabbiano reale	1	O24	Entrambi i casi	SI	SI
05/04/2014 22:28	Lepre	1	O36	Entrambi i casi	SI	SI
15/06/2014 18:49	Rondine	1	RWY30	Carcasse intere	SI	NO
19/06/2014 22:34	Lepre	1	O22	Carcasse intere	SI	NO
23/06/2014 14:57	Gheppio	1	RWY32	Carcasse intere	SI	SI
27/06/2014 22:50	Lepre	1	O13	Carcasse intere	NO	NO
01/07/2014 11:27	Gheppio	1	RWY33	Carcasse intere	SI	SI
03/07/2014 07:41	Gheppio	1	RWY29	Carcasse intere	SI	SI
03/07/2014 07:53	Lodolaio	1	RWY29	Carcasse intere	SI	SI
04/07/2014 09:49	Gheppio	1	RWY22	Pezzi di volatile	SI	SI
04/07/2014 16:49	Gheppio	1	RWY34	Carcasse intere	SI	SI
04/07/2014 17:15	Gheppio	1	RWY38	Carcasse intere	NO	SI
05/07/2014 12:14	Gheppio	1	RWY23	Carcasse intere	SI	NO
07/07/2014 13:39	Gheppio	1	O20	Carcasse intere	SI	SI

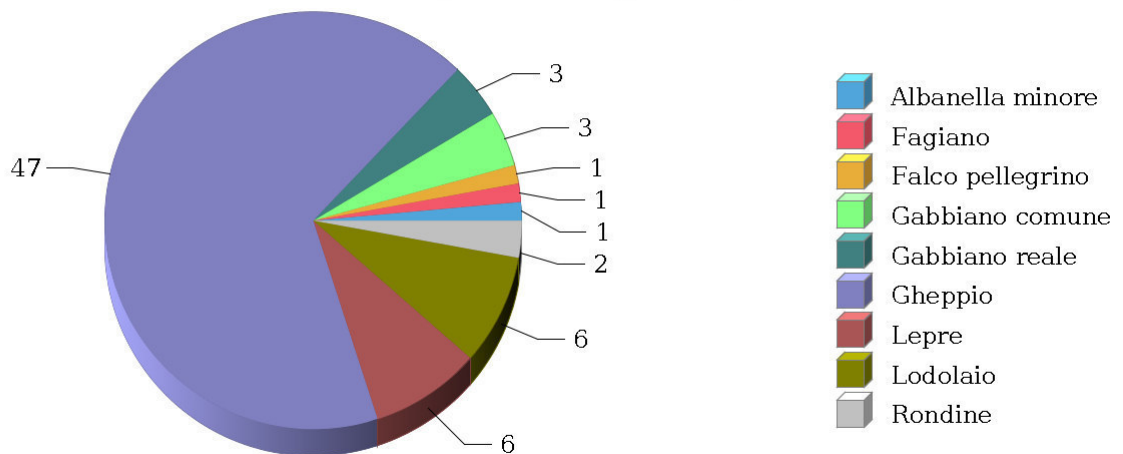
Data e Ora	Specie	N. animali	Luogo ritrovamento	Condizione dei resti	Specie identificata da esperti	Resti fotografati
08/07/2014 14:07	Gheppio	1	RWY40	Carcasse intere	SI	SI
10/07/2014 13:45	Gheppio	1	RWY36	Carcasse intere	SI	SI
10/07/2014 19:58	Rondine	1	RWY16	Carcasse intere	SI	SI
11/07/2014 15:16	Gheppio	2	RWY21	Carcasse intere	SI	SI
15/07/2014 11:51	Gheppio	1	RWY23	Carcasse intere	SI	SI
16/07/2014 10:24	Gheppio	1	RWY24	Carcasse intere	SI	NO
16/07/2014 11:11	Gheppio	1	RWY21	Carcasse intere	SI	SI
18/07/2014 11:17	Gheppio	1	RWY23	Entrambi i casi	SI	NO
22/07/2014 08:09	Gheppio	1	RWY14	Pezzi di volatili	SI	SI
22/07/2014 13:04	Gheppio	1	O14	Carcasse intere	SI	SI
23/07/2014 11:05	Gheppio	1	O17	Carcasse intere	SI	SI
28/07/2014 11:46	Gheppio	1	RWY29	Carcasse intere	SI	NO
29/07/2014 13:10	Gheppio	1	N22	Pezzi di volatili	SI	SI
31/07/2014 15:24	Gheppio	1	RWY21	Carcasse intere	SI	SI
01/08/2014 09:59	Gheppio	1	RWY23	Pezzi di volatili	SI	SI
14/08/2014 17:32	Gheppio	1	RWY18	Pezzi di volatili	SI	NO
20/08/2014 22:50	Lepre	1	Non specificata	Pezzi di volatili	NO	NO
22/08/2014 12:32	Gheppio	1	RWY16	Carcasse intere	SI	SI
24/08/2014 18:25	Gheppio	1	RWY28	Carcasse intere	SI	SI
25/08/2014 09:06	Gheppio	1	N33	Carcasse intere	SI	SI
27/08/2014 15:00	Gheppio	2	O21	Carcasse intere	SI	SI
29/08/2014 16:00	Gheppio	1	RWY16	Pezzi di volatili	SI	NO
01/09/2014 08:10	Gheppio	1	RWY29	Carcasse intere	SI	SI
02/09/2014 11:27	Gheppio	1	RWY21	Carcasse intere	SI	SI
10/09/2014 11:46	Gheppio	1	RWY28	Carcasse intere	SI	SI
12/09/2014 13:26	Gheppio	1	RWY34	Carcasse intere	SI	NO
13/09/2014 15:51	Lodolaio	1	RWY34	Carcasse intere	SI	SI
13/09/2014 17:26	Gheppio	1	RWY26	Carcasse intere	SI	SI
15/09/2014 10:01	Lodolaio	1	RWY36	Pezzi di volatili	SI	SI
15/09/2014 11:15	Gheppio	1	RWY25	Pezzi di volatili	SI	SI
15/09/2014 16:50	Gheppio	1	RWY35	Carcasse intere	SI	SI
16/09/2014 18:34	Fagiano	1	O26	Pezzi di volatili	SI	SI
17/09/2014 10:46	Gheppio	1	RWY22	Entrambi i casi	SI	SI
19/09/2014 12:28	Gheppio	1	RWY20	Carcasse intere	NO	SI
20/09/2014 14:09	Gheppio	1	RWY19	Pezzi di volatili	SI	SI
20/09/2014 16:33	Lodolaio	1	N37	Pezzi di volatili	SI	SI
26/09/2014 16:22	Lodolaio	1	RWY22	Entrambi i casi	NO	SI
30/09/2014 15:26	Lodolaio	1	RWY21	Carcasse intere	SI	SI
03/10/2014 15:24	Gheppio	1	RWY28	Pezzi di volatili	SI	SI

Data e Ora	Specie	N. animali	Luogo ritrovamento	Condizione dei resti	Specie identificata da esperti	Resti fotografati
10/10/2014 16:34	Gheppio	1	Q43	Carcasse intere	SI	SI
11/10/2014 09:58	Gheppio	1	N24	Carcasse intere	SI	NO
12/11/2014 11:08	Gabbiano comune	1	N24	Carcasse intere	SI	NO
01/12/2014 11:09	Gabbiano reale	1	RWY27	Carcasse intere	SI	NO
06/12/2014 14:02	Gabbiano comune	1	RWY22	Carcasse intere	SI	NO
13/12/2014 18:50	Lepre	1	O37	Carcasse intere	NO	NO
14/12/2014 11:21	Falco pellegrino	1	RWY19	Carcasse intere	SI	SI

**Tabella 2.3.2**

**2.3.3** Il grafico 2.3.3 evidenzia la distribuzione delle specie di volatili coinvolte negli impatti certi:

### Distribuzione delle specie negli impatti certi



**Grafico 2.3.3**

**2.4** Nella tabella 2.4 vengono evidenziati il numero totale di impatti nel corso dell'anno, calcolato come somma degli impatti mostrati ai punti 2.1, 2.2 e 2.3:

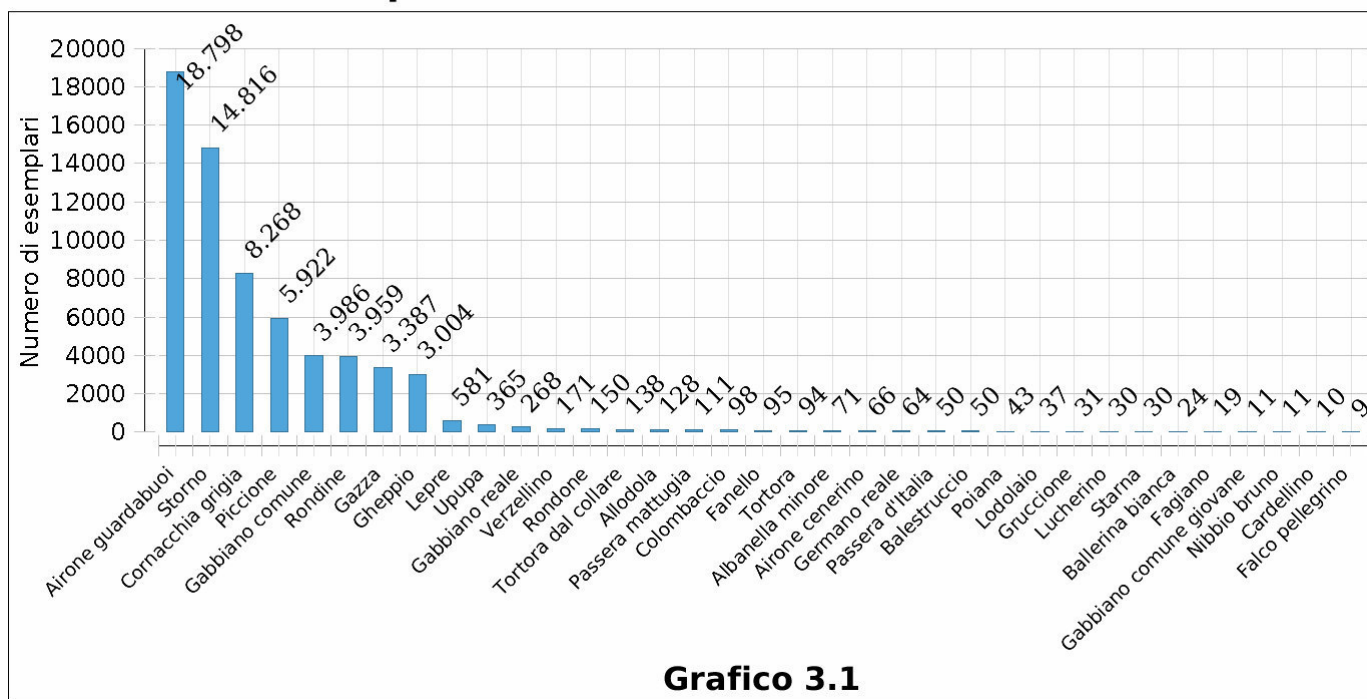
Sezione del documento	Numero di impatti
2.1	9
2.2	0
2.3	62
<b>Totale</b>	<b>71</b>

**Tabella 2.4**

### 3. Monitoraggio della fauna

#### a) Abbondanza delle specie osservate nel corso dell'anno di riferimento

#### Specie avvistate durante l'anno



**Grafico 3.1**

Per motivi di chiarezza tipografica, il grafico è stato approssimato alle prime 35 specie più significative. Sono state eliminate le 25 specie meno significative.

La tabella 3.1 seguente mostra tutti i dati del grafico precedente, compresi quelli che eventualmente non sono stati inseriti nel grafico.

Specie	Numero di volatili
Airone guardabuoi	18798
Storno	14816
Cornacchia grigia	8268
Piccione	5922
Gabbiano comune	3986
Rondine	3959
Gazza	3387
Gheppio	3004
Lepre	581
Upupa	365
Gabbiano reale	268
Verzellino	171
Rondone	150
Tortora dal collare	138
Allodola	128
Passera mattugia	111



Specie	Numero di volatili
Colombaccio	98
Fanello	95
Tortora	94
Albanella minore	71
Airone cenerino	66
Germano reale	64
Passera d'Italia	50
Balestruccio	50
Poiana	43
Lodolaio	37
Gruccione	31
Lucherino	30
Starna	30
Ballerina bianca	24
Fagiano	19
Gabbiano comune giovane	11
Nibbio bruno	11
Cardellino	10
Falco pellegrino	9
Culbianco	9
Gatto	8
Corriere piccolo	8
Civetta	7
Airone bianco maggiore	6
Sconosciuta	6
Volpe	5
Sparviere	4
Falco cuculo	4
Merlo	4
Pettiroso	3
Strillozzo	2
Grillaio	2
Scricciolo	2
Gabbiano reale giovane	2
Cormorano	2
Falco di palude	1
Quaglia	1
Picchio rosso maggiore	1
Chiurlo piccolo	1
Stiaccino	1
Chiurlo maggiore	1
Riccio comune	1
Saltimpalo	1
Svasso maggiore	1

**Tabella 3.1**

## 4. Risk assessment

### a) Calcolo del BRI2 per l'anno di riferimento

Mese	Impatti totali	Impatti con danni	Impatti multipli	Ingestioni nei motori	Con effetti sul volo	Movimenti	Numero soggetti avvistati	Numero gruppi avvistati	Bird Risk Indicator
GENNAIO	0	0	0	0	0	2007	5879	14	0,03
FEBBRAIO	0	0	0	0	0	1764	2179	10	0,02
MARZO	3	0	0	0	0	1966	2042	13	0,38
APRILE	2	0	0	0	0	2160	2490	13	0,21
MAGGIO	0	0	0	0	0	2631	3046	13	0,01
GIUGNO	4	0	0	0	0	3374	5575	14	0,39
LUGLIO	26	0	0	1	1	3714	17681	13	0,95
AGOSTO	10	0	0	0	0	3762	8328	12	0,55
SETTEMBRE	17	0	0	0	0	3316	6250	13	0,74
OTTOBRE	4	0	0	0	0	2271	5094	11	0,39
NOVEMBRE	1	0	0	0	0	1549	2268	11	0,26
DICEMBRE	4	0	0	0	0	1580	2298	11	0,43
<b>Totale:</b>	71	0	0	1	1	30094	63130		0.36

## 5. Sintesi

a) Confronto tra la situazione dell'anno di riferimento e quella di due anni precedenti (trend) per:

a.1) Numero di eventi

### Andamento del numero di impatti

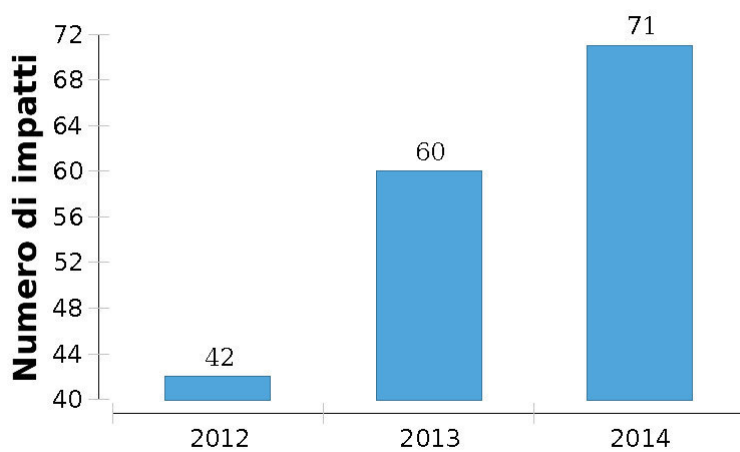


Grafico a.1

a.2) Andamento eventi per specie

## Andamento degli eventi di Bird Strike per specie negli ultimi tre anni

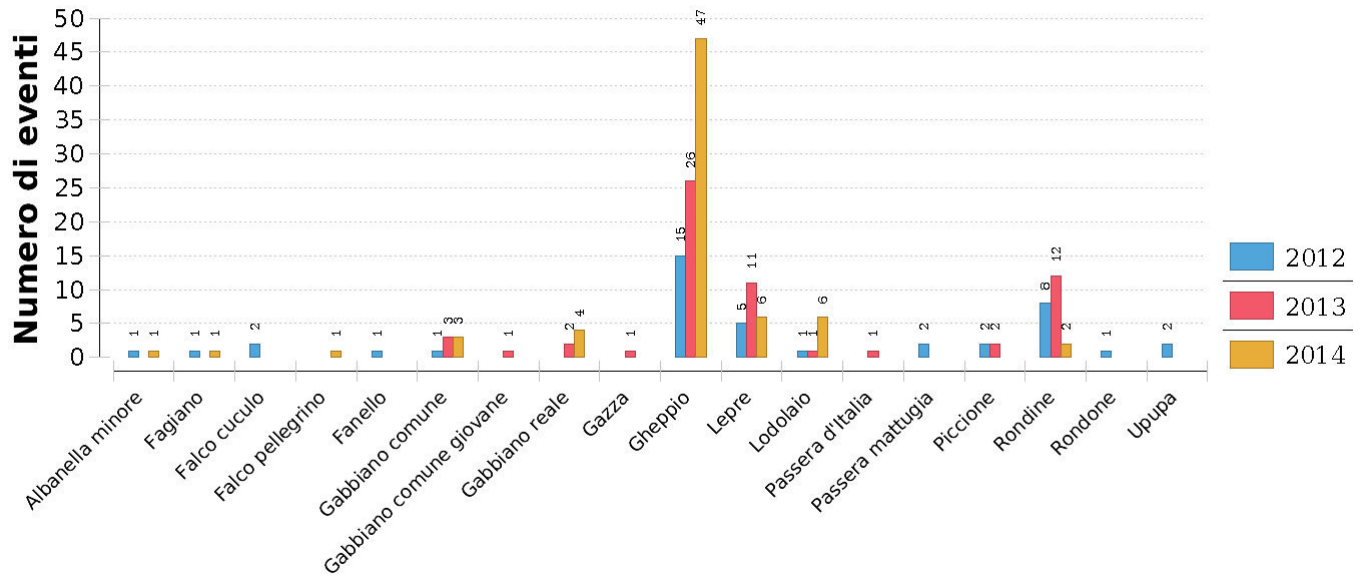


Grafico a.2

### a.3) Andamento eventi per mese

## Andamento degli eventi Bird Strike per mese negli ultimi tre anni

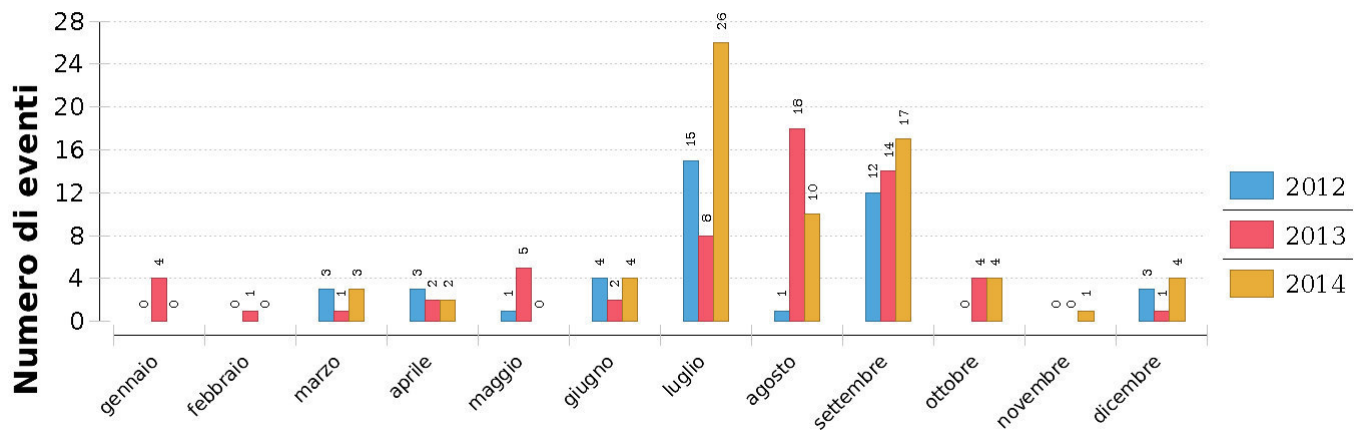


Grafico a.3

### a.4) Abbondanza delle specie osservate

## Monitoraggi fauna e altra fauna: Andamento delle specie più significative osservate negli ultimi tre anni

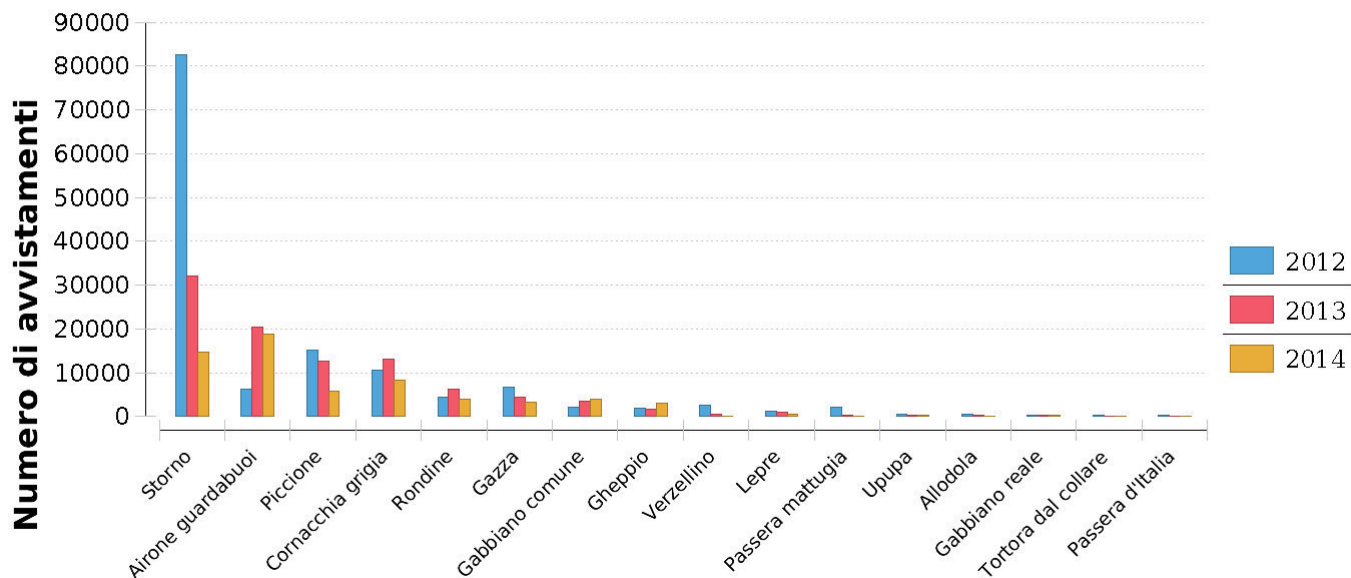


Grafico a.4

### a.5) Valore del BRI2

#### Andamento del BRI2 negli anni

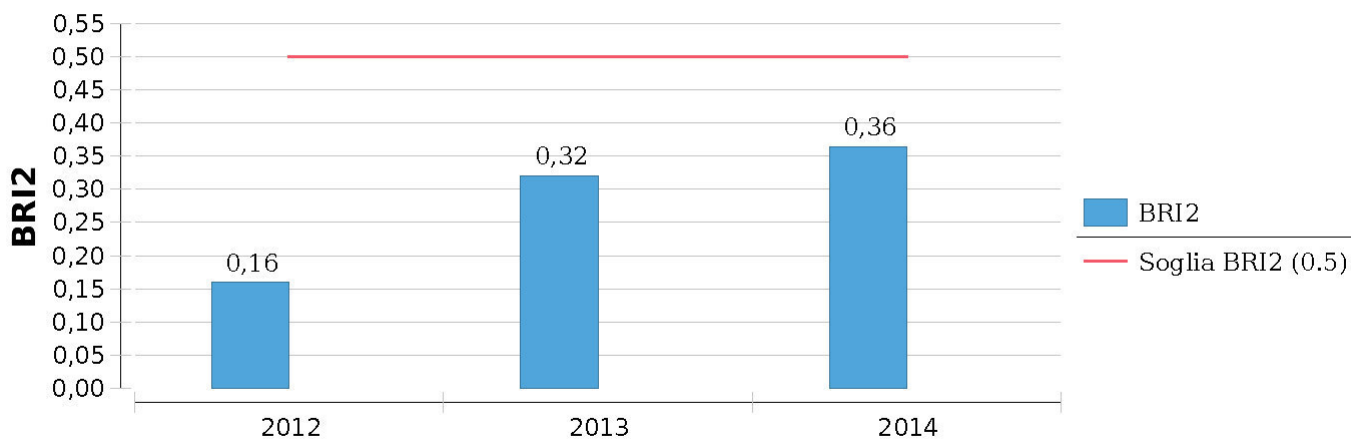


Grafico a.5

### b) Analisi dei suddetti trend:

L'aeroporto di Verona nel 2014 ha registrato 30.094 movimenti con n.68 impatti con volatili e n.03

impatti con altra fauna selvatica (lepri). Il numero degli impatti, rapportato al volume di traffico, all'abbondanza dei volatili e di altra fauna, agli effetti sul volo, consente di stimare, secondo i parametri menzionati su Circolare ENAC APT-01B, un Bird Risk Index (BRI2) pari a 0.36. L'analisi del trend del BRI2 per l'anno 2014 (0.36) confrontata all'anno 2013 (0.32) è negativa. Questo incremento del BRI2 è da imputare al numero di impatti che è aumentato notevolmente con particolare aumento di impatti con gheppi. Il data 11/07/2014 alle ore 16:30 TWR segnala bird strike aereo in decollo Airone AP306 a seguito dell'ispezione in pista non sono stati ritrovate carcasse o resti di animali. Tuttavia l'aereo, rientrato a seguito del bird strike mostra segni di collisione al motore destro, con pala 32 leggermente piegata e presenza di strisce di sangue, e' stata ritrovata anche una penna di gheppio all'interno del motore. Durante l'anno 2014 gli animali coinvolti nei bird strike sono stati prevalentemente il gheppio.

### **c) Individuazione delle possibili cause**

L'aeroporto di Verona Villafranca è geograficamente collocato nella parte più settentrionale della Pianura Veronese dove l'Adige scorre in alveo e, nonostante alcuni meandri, a Verona il suo corso è ancora ben definito. Il mosaico ambientale di contorno all'aeroporto ha in se elementi paesaggistico-ecologici, capaci di mantenere nella area aeroportuale una comunità ornitica molto differente e quantitativamente rilevante. La zona aeroportuale in gestione all'Aeronautica Militare presenta notevoli attrattive dovute ai dormitori e luoghi adatti alla nidificazione dei gheppi.

### **d) Indicazione delle proposte di adeguamento della procedura di mitigazione del rischio di wildlife strike in vigore ove previsto, se per l'anno di riferimento il valore del BRI2 è risultato maggiore di 0.5 o se il trend del BRI2 degli ultimi tre anni è in crescita**

Il gestore per prevenire i rischi d'impatto fra i gheppi e gli aerei ha avviato durante l'anno 2014 una campagna collaborativa con l'Aeronautica Militare che ha consentito l'accesso in aree sterili alla locale BCU. Per l'anno 2015 si prevede di monitorare giornalmente i luoghi di nidificazione del gheppio presso la base militare e intervenire immediatamente per ridurre la possibilità che questa specie costruisca nidi e deponga le uova negli hangar militari. Allegato alla presente studio annuale di tipo naturalistico con il quale si identificano le attrattive per i volatili e si pubblica cronoprogramma per gli interventi di bonifica sull'habitat mirati alla riduzione del rischio wildlife strike. Il gestore aeroportuale continua ad invitare a tavoli tecnici programmati per l'anno 2015 ENAC, ENAV, Aeronautica Militare, Comuni interessati per territorio e Regione Veneto; con lo scopo di sensibilizzare gli stakeholders che si affacciano sul terreno aeroportuale nella campagna di riduzione dei rischi aeronautici dovuto a wildlife strike. Durante i Safety Committee il gestore invita gli operatori e ATS a comunicare tempestivamente e costantemente i BSRF inviando al gestore gli All. 1a, All.1b e All.1c, questo per avere un quadro completo degli eventi di wildlife strike sullo scalo aeroportuale di Verona Villafranca.

## **6. La relazione annuale wildlife strike è sostitutiva di uno studio di carattere naturalistico-ambientale scaduto.**

Si allega relazione sostitutiva di uno studio di carattere naturalistico ambientale.

## **ALLEGATO B**

### **Tabella riportante le controdeduzioni alle osservazioni del pubblico**

CODICE OSSERVAZIONE	ENTE	COMPONENTE AMBIENTALE	OSSERVAZIONE (sintesi)	CONTRODEDUZIONI
Vr_01 Vr_02	Comune di Verona DVA-2016-007571 del 18.03.2016	GENERALI	manca piano di monitoraggio secondo gli indirizzi generali delle linee guida elaborate da ISPRA  nei vari scenari temporali previsti, sono state analizzate condizioni della qualità dell'aria o dell'inquinamento acustico con l'indicazione delle azioni correttive o compensative atte a garantire la coerenza dell'intervento con le previsioni dei piani di settore e comunque nel rispetto dei limiti indicati dalla normativa. La suddetta attività dovrà essere svolta sotto la supervisione tecnico-scientifica di A.R.P.A.V., o di altri Soggetti di equivalente livello tecnico scientifico individuati dalla Regione	I <b>monitoraggi ambientali</b> già previsti nel SIA verranno pianificati in coordinamento con ARPAV.
Vr_03	Comune di Verona DVA-2016-007571 del 18.03.2016	GENERALI	si dovrà anticipare nel programma lavori la realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione ambientale rispetto al completamento dell'infrastruttura aeroportuale	Si rimanda al capitolo 5.2 del SIA e al documento "Approfondimenti conoscitivi relativi agli interventi di mitigazione" già presentato come integrazione volontaria (codice: S12024/SIA.APP.MIT-RR; Data: 05/07/2016 pubblicato sul sito del Ministero dell'Ambiente). Il suddetto elaborato riporta la descrizione degli interventi di mitigazione e compensazione, l'indicazione di quando ne è prevista la realizzazione e dei relativi costi.
Vr_04 Vr_05	Comune di Verona DVA-2016-007571 del 18.03.2016	ATMOSFERA	per definire la qualità dell'aria nei dintorni dell'aeroporto, sono stati utilizzati i risultati delle campagne di indagine del 2010, 2012 e 2013, ricavando dei valori utilizzati in sostituzione di medie annuali con campagne di estensione limitata e in anni diversi, in contrasto con gli obiettivi di qualità dei dati previsti dal Dlgs 155/2010. Inoltre le campagne di misura non coprono quasi mai il periodo invernale (solo il mese di febbraio), che per gli ossidi di azoto è il periodo più critico. Si ritiene pertanto che le considerazioni ricavate sulla qualità dell'aria attuale non siano attendibili  I valori orari degli inquinanti misurati presentano un andamento tipico del traffico veicolare, con picco la mattina e la sera e un calo il fine settimana. Il traffico aereo e il traffico veicolare indotto, invece, presentano un picco nelle ore centrali della giornata e nel fine settimana. Si rende necessaria un approfondimento sulla scelta del punto del punto di massima ricaduta	I monitoraggi ambientali già effettuati sono stati pianificati con ARPAV (in termini di localizzazione, durata e periodo di esecuzione).  I monitoraggi ambientali già effettuati sono stati pianificati con ARPAV (in termini di localizzazione, durata e periodo di esecuzione).
Vr_06	Comune di Verona DVA-2016-007571 del 18.03.2016	ATMOSFERA	Si condivide l'origine dei dati meteorologici utilizzata, tuttavia si ritiene necessario utilizzare non i dati di un unico anno, ma una media di un periodo più lungo.	Per le valutazioni della dispersione degli inquinanti effettuate in ambito SIA sono stati utilizzati i dati meteo relativi al 2014 in quanto lo scenario di traffico di partenza utilizzato è quello relativo al 2014.
Vr_07	Comune di Verona DVA-2016-007571 del 18.03.2016	ATMOSFERA	si ritiene significativo l'aumento del biossido di azoto previsto, sia come media annuale (incremento superiore al 5% del valore limite), sia come superamento della soglia oraria (da 5 a 17 superamenti)	Si rimanda al documento "Approfondimenti conoscitivi relativi alla componente ambientale 'atmosfera' " (codice: S12024/SIA.APP.ATM-RR; Data: 27/06/2016) pubblicato sul sito del Ministero dell'Ambiente. In tale documento viene effettuato un approfondimento relativo agli ossidi di azoto ed in particolare alla previsione delle concentrazioni massime orarie (cap. 3).
Vr_08 Vr_09	Comune di Verona DVA-2016-007571 del 18.03.2016	ATMOSFERA	L'effetto delle mitigazioni proposte non è stato quantificato  date le dimensioni del cantiere e i notevoli movimenti di terra previsti oltre alle misure già indicate si chiede di valutare l'adozione di misure ulteriori rispetto a quanto indicato in relazione	Si rimanda agli specifici capitoli del SIA e al documento " <b>Approfondimenti conoscitivi relativi agli interventi di mitigazione</b> " già presentato come integrazione volontaria (codice: S12024/SIA.APP.MIT-RR; Data: 05/07/2016 pubblicato sul sito del Ministero dell'Ambiente). Il suddetto elaborato riporta la descrizione degli interventi di mitigazione e compensazione, l'indicazione di quando ne è prevista la realizzazione e dei relativi costi.
Vr_10	Comune di Verona DVA-2016-007571 del 18.03.2016	RISORSE ENERGETICHE	le nuove costruzioni che verranno realizzate dovranno rispettare i criteri previsti dal d.lgs. 28/2011 in merito allo sfruttamento delle energie rinnovabili	In fase di progettazione esecutiva delle singole opere previste nel MasterPlan verranno rispettati i criteri previsti dalle normative di settore
Vr_11	Comune di Verona DVA-2016-007571 del 18.03.2016	RISORSE ENERGETICHE	A pagina 13 della relazione P.S.A. genericamente si comunica l'installazione di un impianto di trigenerazione, tuttavia tale aspetto non viene approfondito nel S.I.A., in particolare nella scheda R – impianti tecnologici" a pagina 191	I dettagli sugli impianti tecnologici sono riportati nella sezione relativa del MasterPlan (cap 8 - Servizi tecnologici, reti e impianti)
Vr_12	Comune di Verona DVA-2016-007571 del 18.03.2016	AMBIENTE LUMINOSO	si evince dalla relazione tecnica di S.I.A. che risultano in corso di sostituzione gli impianti luminosi esistenti con tecnologia a LED. Si sottolinea che i termini per l'adeguamento, previsti dalla legge regionale del Veneto n. 17 del 7 agosto 2009, sono scaduti e il progetto non indica le tempistiche entro cui verranno effettuati i lavori.	Si rimanda al documento " <b>Approfondimenti conoscitivi relativi all'ambiente luminoso</b> " (codice: S12024/SIA.APP.LUM-RR; Data: 27/06/2016) già presentato come integrazione volontaria e pubblicato sul sito del Ministero dell'Ambiente il 13.07.2016



Vr_13	Comune di Verona DVA-2016-007571 del 18.03.2016	RUMORE	la valutazione previsionale d'impatto acustico risulta carente rispetto alla rumorosità generata dai movimenti a terra (parcheggio aeromobili, autobus passeggeri, cisterne rifornimento carburanti ecc.) e da tutte le sorgenti dell'aerostazione (nuovi terminal, movimentazione mezzi, impianti tecnologici, parcheggi automobili, operazioni di de-icing effettuata con motori degli aerei accesi, ecc.)... Tale valutazione dovrà essere integrata con la comparazione dei diversi scenari di sviluppo 2020 – 2024 – 2030	Si rimanda allo specifico capitolo del SIA (4.7) e al documento " <b>Approfondimenti conoscitivi relativi alla componente ambientale 'rumore'</b> " (codice: S12024/SIA.APP.RUM-RR; Data: 27/06/2016) già presentato come integrazione volontaria e pubblicato sul sito del Ministero dell'Ambiente.
Vr_14 Vr_15	Comune di Verona DVA-2016-007571 del 18.03.2016	RUMORE	non è stata fatta alcuna valutazione specifica in merito agli effetti cumulativi del Master Plan con le altre opere e infrastrutture che insistono nel medesimo territorio di influenza, né tanto meno sulle previsioni di sviluppo che le stesse prevedono di avere ... Si dovrà verificare pertanto, in corrispondenza dei recettori, gli effetti prodotti dai flussi di traffico aeroportuale e veicolare (indotto e complessivo), valutando la concorsualità delle sorgenti l'eventuale concorsualità deve essere verificata puntualmente per ciascun ricettore, per poter così stabilire se escludere il contributo di una o più sorgenti	Le previsioni di impatto sono state condotte relativamente alle sorgenti aeroportuali, confrontando i risultati con la situazione in essere sul territorio, che rappresenta il contributo emissivo di tutte le sorgenti presenti sul territorio. Si rimanda allo specifico capitolo del SIA (4.7) e al documento " <b>Approfondimenti conoscitivi relativi alla componente ambientale 'rumore'</b> " (codice: S12024/SIA.APP.RUM-RR; Data: 27/06/2016) già presentato come integrazione volontaria e pubblicato sul sito del Ministero dell'Ambiente.
Vr_16	Comune di Verona DVA-2016-007571 del 18.03.2016	RUMORE	nel paragrafo relativo agli interventi di mitigazione e compensazione in fase di esercizio non sono stati individuati, né tanto meno dimensionati secondo calcoli modellistici previsionali, interventi di bonifica acustica specifici, ma solo a carattere generale. Tale approccio non consente peraltro di definire, per ogni singolo recettore, la necessità o meno di intervenire, a valle di valutazioni sull'efficacia di eventuali altre tipologie di opere di mitigazione, quindi con interventi diretti sull'involucro edilizio (es. sostituzione serramenti)	Si rimanda agli specifici capitoli del SIA e al documento " <b>Approfondimenti conoscitivi relativi agli interventi di mitigazione</b> " già presentato come integrazione volontaria (codice: S12024/SIA.APP.MIT-RR; Data: 05/07/2016) pubblicato sul sito del Ministero dell'Ambiente. Il suddetto elaborato riporta la descrizione degli interventi di mitigazione e compensazione, l'indicazione di quando ne è prevista la realizzazione e dei relativi costi.
Vr_17	Comune di Verona DVA-2016-007571 del 18.03.2016	RUMORE	nella valutazione degli impatti derivanti dalla fase di cantiere non viene determinato l'impatto acustico ai recettori	Si rimanda allo specifico capitolo del SIA e al documento " <b>Approfondimenti conoscitivi relativi alla componente ambientale 'rumore'</b> " (codice: S12024/SIA.APP.RUM-RR; Data: 27/06/2016) pubblicato sul sito del Ministero dell'Ambiente.
Vr_18	Comune di Verona DVA-2016-007571 del 18.03.2016	RUMORE	Elenco prescrizioni da applicare ai cantieri per minimizzare l'impatto	Si rimanda al documento " <b>Approfondimenti conoscitivi relativi alla componente ambientale 'rumore'</b> " (codice: S12024/SIA.APP.RUM-RR; Data: 27/06/2016) già presentato come integrazione volontaria e pubblicato sul sito del Ministero dell'Ambiente. Si rimanda al documento " <b>Approfondimenti conoscitivi relativi agli interventi di mitigazione</b> " (codice: S12024/SIA.APP.MIT-RR; Data: 05/07/2016) pubblicato sul sito del Ministero dell'Ambiente. Il suddetto elaborato riporta la descrizione degli interventi di mitigazione e compensazione, l'indicazione di quando ne è prevista la realizzazione e dei relativi costi.
Vr_19	Comune di Verona DVA-2016-007571 del 18.03.2016	RUMORE	in merito al monitoraggio si chiede di: prevedere il monitoraggio post operam per le configurazioni di sviluppo 2020 - 2024 - 2030 / indicare dei punti di monitoraggio per i recettori sensibili e per i recettori critici ritenuti significativi / prevedere dei punti di monitoraggio atti a verificare l'efficacia degli interventi di bonifica acustica / individuare planimetricamente e in forma tabellare i punti di monitoraggio	I <b>monitoraggi ambientali</b> già previsti nel SIA verranno pianificati in coordinamento con ARPAV.
Vr_20 Vr_21	Comune di Verona DVA-2016-007571 del 18.03.2016	AMBIENTE IDRICO	la quota di posa dei pozzi perdenti per la dispersione delle acque meteoriche deve essere scelta dopo un'opportuna valutazione atta a definire l'estensione dello strato superficiale del sottosuolo idoneo a ricevere le acque meteoriche di dilavamento, al fine di garantire un'adeguata protezione delle acque sotterranee, come previsto nel Piano di Tutela delle Acque ed in particolare come specificato dalle Linee Guida pubblicate con D.G.R.V. 80/2011. Si ritiene pertanto opportuno l'inserimento di sistemi di trattamento delle acque meteoriche provenienti dalla pista, prima della dispersione al suolo.	Si rimanda al documento "Tavole progettuali degli interventi di <b>Master plan idraulico dell'aeroporto di Verona</b> " (codice: NE1043-G.03.00; Data: 30/05/2016) e relativi allegati già presentati come integrazioni volontarie e pubblicate sul sito del Ministero dell'Ambiente il 13.07.2016.
Vr_22	Comune di Verona DVA-2016-007571 del 18.03.2016	FLORA, FAUNA ED ECOSISTEMI	si ritiene necessario lo screening VINCA (DGRV 2299/14)	La sezione Regionale di Coordinamento Commissioni (VAS-VINCA-NUVV) ha espresso parere favorevole (con prescrizioni) relativo alla VINCA (prot. N. 127916 del 01.04.2016)
Vr_23	Comune di Verona DVA-2016-007571 del 18.03.2016	SALUTE PUBBLICA E BENESSERE DELLA POPOLAZIONE	si ritiene opportuno considerare la predisposizione di una valutazione di impatto sanitario (comma 5bis art 26 dlgs 152/006 come introdotto dal comma 1 dell'art 9 della legge 221/15)	L'art 9 della legge 221 del 28.12.2015 prevede la <b>VIS (Valutazione d'Impatto sulla Salute)</b> solo per i progetti al punto 1 dell'all 2 (raffinerie di petrolio, impianti di gassificazione e di liquefazione di almeno 500 t/giorno) e i progetti riguardanti le centrali termiche ed altri impianti di combustione con potenza termica superiore a 300 MW; le infrastrutture aeroportuali non sono soggette a tale obbligo.

Vr_24	Comune di Verona DVA-2016-007571 del 18.03.2016	QUADRO RIFERIMENTO PROGETTUALE	si segnala l'opportunità che i nuovi interventi non precludano la possibilità di realizzare il collegamento con la futura stazione ferroviaria previsto nell'ambito del progetto preliminare di RFI del 2003	Gli interventi previsti dal MP non precludono la possibilità di realizzare il collegamento con la futura stazione ferroviaria.
BS_01	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	GENERALI	L'ENAC non può essere il soggetto Proponente delle Istanze di VIA	<b>ENAC (Ente Nazionale Aviazione Civile)</b> non fa parte della commissione VIA. La Società di gestione "Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca S.p.A." è un concessionario del Ministero dei Trasporti (ENAC) per la gestione dello scalo aeroportuale di Verona. Il Masterplan è richiesto da ENAC, preparato e proposto dalla Società di gestione ad ENAC ed approvato in via tecnica da ENAC. La approvazione tecnica di ENAC non esime il Ministero dei Trasporti al sottoporsi alle procedure autorizzative ambientali previste dalla legge (VIA ai sensi del D.Lgs. n. 152/06). Poiché è il Ministero dei Trasporti il proprietario dell'area destinata ad esercizio aeroportuale è coerente e corretto che sia l'ente responsabile dell'attività a sottoporsi alle procedure autorizzative richieste e non il concessionario. Alla procedura di VIA, essendo una procedura autorizzativa prevista da una legge, devono essere sottoposti tutti i progetti, siano essi proposti da Enti pubblici o privati.
BS_02	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	GENERALI	L'ANNO ZERO delle Istanze di VIA di Aeroporti come quello di Verona che mai sono stati sottoposti alla VIA deve essere valutato a partire dalla data del 14 Marzo 1999	La procedura di VIA è relativa al progetto " <b>Piano di Sviluppo Aeroportuale - Masterplan 2014- 2030</b> " ed alle opere in esso contemplate; le precedenti opere sono state autorizzate dagli enti competenti
BS_03	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	GENERALI	Non sono state rispettate le prescrizioni riportate nel parere espresso dalla Commissione VIA Nazionale (Procedura Preliminare art. 21 - parere n. 370 del 30.10.2009)	Durante la redazione del SIA si è tenuto conto del parere del Ministero per quanto applicabile al MP oggetto del SIA. Il <b>parere preliminare (n. 370 del 30/10/2009)</b> si riferiva ad un diverso Piano di Sviluppo Aeroportuale.
BS_04	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	QUADRO RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	ritiene che il "Proponente - ENAC" non abbia ben compreso e ben attentamente esaminato il PRS Programma Regionale di Sviluppo	Gli esiti dell'esame di compatibilità e del rapporto di coerenza delle opere previste dal MP con lo strumento di pianificazione in esame sono riportati nel capitolo 2.1.1 del SIA, di cui si confermano le conclusioni.
BS_05	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	QUADRO RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	ritiene che il "Proponente - ENAC" non abbia ben compreso e ben attentamente esaminato il D.P.E.F. - Documento di Programmazione Economica e Finanziaria	Gli esiti dell'esame di compatibilità e del rapporto di coerenza delle opere previste dal MP con lo strumento di pianificazione in esame sono riportati nel capitolo 2.1.2 del SIA, di cui si confermano le conclusioni.
BS_06	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	QUADRO RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	ritiene che il "Proponente - ENAC" non abbia ben compreso e ben attentamente esaminato il P.T.R.C. – Piano Territoriale di Coordinamento	Gli esiti dell'esame di compatibilità e del rapporto di coerenza delle opere previste dal MP con lo strumento di pianificazione in esame sono riportati nel capitolo 2.1.4 del SIA, di cui si confermano le conclusioni.
BS_07	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	QUADRO RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	ritiene che il "Proponente - ENAC" non abbia ben compreso e ben attentamente esaminato il P.A.Q.E. – Piano d'Area del Quadrante Europa	Gli esiti dell'esame di compatibilità e del rapporto di coerenza delle opere previste dal MP con lo strumento di pianificazione in esame sono riportati nel capitolo 2.1.5 del SIA, di cui si confermano le conclusioni.
BS_08	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	QUADRO RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	ritiene che il "Proponente - ENAC" possa non aver compreso il significato di "limitazione dell'impatto sul paesaggio" e di: "Gli interventi di nuova edificazione e di modifica dell'esistente vanno realizzati secondo criteri atti ad attenuare l'impatto visivo"	Si confermano gli esiti della valutazione dell'impatto sulla componente " <b>Qualità Ambientale del Paesaggio</b> " riportati nel capitolo 4.13 del SIA.
BS_09	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	QUADRO RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	ritiene che il "Proponente - ENAC" non abbia ben compreso e ben attentamente esaminato cosa hanno scritto in merito alla Tavola 2b del PTCP (Carta delle Fragilità), dove è stato espresso il quanto di seguito riportato: "all'interno del sedime aeroportuale è presente un sito classificato come sito inquinato.....Ex Cava Marchi ....." mentre poi nelle tavole e nella Documentazione predisposta per il Master Plan come presentato... le aree dell'ex cava Marchi non sono state volutamente inserite nel sedime aeroportuale....	Secondo quanto espresso dalla normativa di settore per sedime aeroportuale deve intendersi l'insieme delle aree finalizzate a soddisfare le finalità pubbliche del trasporto aereo, così come individuate nel Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA). L'area relativa alla Ex cava marchi non fa parte del sedime aeroportuale.
BS_10	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	QUADRO RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	ritiene che il "Proponente - ENAC" non abbia ben compreso e ben attentamente esaminato il P.T.C.P. – Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale	Gli esiti dell'esame di compatibilità e del rapporto di coerenza delle opere previste dal MP con lo strumento di pianificazione in esame sono riportati nel capitolo 2.1.6 del SIA, di cui si confermano le conclusioni.
BS_11	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	QUADRO RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	ritiene che il "Proponente - ENAC" non abbia ben compreso e ben attentamente esaminato il PRG. – Piano Regolatore Generale di Villafranca	Gli esiti dell'esame di compatibilità e del rapporto di coerenza delle opere previste dal MP con lo strumento di pianificazione in esame sono riportati nel capitolo 2.2.1 del SIA, di cui si confermano le conclusioni.

BS_12	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	QUADRO RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	ritiene che il "Proponente - ENAC" non abbia ben compreso e ben attentamente esaminato il P.A.T. – Piano Assetto del Territorio del Comune di Villafranca	Gli esiti dell'esame di compatibilità e del rapporto di coerenza delle opere previste dal MP con lo strumento di pianificazione in esame sono riportati nel capitolo 2.2.2 del SIA, di cui si confermano le conclusioni.
BS_13	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	QUADRO RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	ritiene che il "Proponente - ENAC" non abbia ben compreso e ben attentamente esaminato il P.R.G. – Piano Regolatore Generale del Comune di Sommacampagna	Gli esiti dell'esame di compatibilità e del rapporto di coerenza delle opere previste dal MP con lo strumento di pianificazione in esame sono riportati nel capitolo 2.2.3 del SIA, di cui si confermano le conclusioni.
BS_14	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	QUADRO RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	ritiene che il "Proponente - ENAC" non abbia ben compreso e ben attentamente esaminato il P.A.T. – Piano Regolatore Generale del Comune di Sommacampagna	Gli esiti dell'esame di compatibilità e del rapporto di coerenza delle opere previste dal MP con lo strumento di pianificazione in esame sono riportati nel capitolo 2.2.4 del SIA, di cui si confermano le conclusioni.
BS_15	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	QUADRO RIFERIMENTO PROGETTUALE	ritiene che il "Proponente - ENAC" non abbia ben compreso e ben attentamente esaminato il Confine del Perimetro dell'Area Civile	Secondo quanto espresso dalla normativa di settore per sedime aeroportuale deve intendersi l'insieme delle aree finalizzate a soddisfare le finalità pubbliche del trasporto aereo, così come individuate nel Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA). L'area dove insiste il P4 è proprietà privata e non parte del sedime aeroportuale.
BS_16	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	QUADRO RIFERIMENTO PROGETTUALE	ritiene che il "Proponente - ENAC" non abbia ben compreso e ben attentamente esaminato il Perimetro del Sedime Aeroportuale	Secondo quanto espresso dalla normativa di settore per sedime aeroportuale deve intendersi l'insieme delle aree finalizzate a soddisfare le finalità pubbliche del trasporto aereo, così come individuate nel Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA). Ai sensi della normativa di settore il gestore è tenuto a garantire in proprio determinati standard di parcheggio all'interno del sedime aeroportuale. Non può né deve pertanto considerare a tal fine l'eventuale presenza di parcheggi privati in aree esterne.
BS_17	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	QUADRO RIFERIMENTO PROGETTUALE	dubbi sulle scelte progettuali	L'avvio delle Procedura di VIA sul MasterPlan è conseguenza dell'approvazione tecnica espressa da ENAC , al fine di assicurare adeguati livelli di capacità e sicurezza operativa in relazione ai volumi di traffico attesi
BS_18	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	QUADRO RIFERIMENTO PROGETTUALE	qualora fosse realizzata la "Nuova uscita rapida" quasi tutti gli aerei sarebbero costretti ad utilizzare il "Reverse" per poter utilizzare questa via di uscita rapida dalla pista	si rimanda al capitolo 14.2 della Relazione Generale del MasterPlan che individua le tipologie di aerei e le velocità di uscita dalla RET
BS_19	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	GENERALI	se viene riportata come intervento da realizzare all'esterno del sedime aeroportuale il nuovo Casello Autostradale e anche la nuova ferrovia con la nuova Stazione Ferroviaria – due opere che non verranno mai realizzate – perché nel Master Plan non sono state indicate le opere che la Catullo SpA vuole realizzare nell'area – esclusa dal sedime aeroportuale (versione 2014) - dove oggi sono ubicati i parcheggi dei Dipendenti, il Parcheggio P4, la ex Cava Marchi e il Parcheggio interrato	Il casello e la stazione ferroviaria non fanno parte del quadro di riferimento progettuale e non sono pertanto comprese nella procedura di VIA. Il Master Plan cita infatti il contesto territoriale ma non riguarda infrastrutture esterne al sedime aeroportuale. Le aree cui ci si riferisce sono esterne al sedime in quanto non strumentali alle finalità pubbliche del trasporto aereo.
BS_20	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	GENERALI	è inoltre in corso di valutazione la possibilità di realizzare un nuovo casello nella interconnessione fra le autostrade A4 e A22 e uno scalo ferroviario in aeroporto" ... allora doveva essere indicata anche la SI.TA.VE. – Sistema Tangenziali Venete e la Tangenziale di Caselle con il sottopasso autostradale già previsto nel PAT	Il casello e la stazione ferroviaria non fanno parte del quadro di riferimento progettuale e non sono pertanto comprese nella procedura di VIA. Il Master Plan cita infatti il contesto territoriale ma non riguarda infrastrutture esterne al sedime aeroportuale.
BS_21	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	ATMOSFERA	le tabelle sulla dispersione di inquinanti sembrano essere risultati "taroccati" al fine di far apparire una situazione che, per quanto riguarda l'inquinamento dell'aria non è assolutamente reale e/o è stata ad arte falsata	Si confermano gli esiti della valutazione dell'impatto sulla componente "Atmosfera" riportati nel capitolo 4.5 del SIA. Si rimanda inoltre al documento "Approfondimenti conoscitivi relativi alla componente ambientale 'atmosfera' " (codice: S12024/SIA.APP.ATM-RR; Data: 27/06/2016) pubblicato sul sito del Ministero dell'Ambiente.
BS_22	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	AMBIENTE LUMINOSO	....Analisi di Compatibilità e le Considerazioni Finali... deve essere rifatta....	Si confermano gli esiti della valutazione dell'impatto sulla componente "Ambiente luminoso" riportati nel capitolo 4.6 del SIA.
BS_23 BS_24 BS_25	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	RUMORE	sulle aree in Classe II ritiene di avere forti dubbi sulla veridicità ed esattezza; le analisi effettuate dai progettisti del Master Plan dell'Aeroporto Catullo per rilevare il rumore aeroportuale, in tutte le sue forme e direzioni, sia al suolo che in volo, sia rumori diretti che indiretti e riflessi... devono essere... totalmente rifatte sostenendo che il rumore di fondo veicolare è superiore al rumore aeronautico (per come riportato alla pagina 96 sotto riprodotta) solleva ulteriori dubbi sul fatto che il metodo utilizzato dai progettisti sia corretto e reale	Si confermano gli esiti della valutazione dell'impatto sulla componente "Rumore" riportati nel capitolo 4.7 del SIA. Le valutazioni sono state effettuate mediante modello INM realizzato dalla FAA (Federal Aviation Administration) modello universalmente riconosciuto dagli Enti di controllo (ISPRA, ARPAV). Si rimanda al documento "Approfondimenti conoscitivi relativi alla componente ambientale 'rumore' (codice: S12024/SIA.APP.RUM-RR; Data: 27/06/2016) già presentato come integrazione volontaria e pubblicato

			Evidenziato che quasi l'intero territorio del centro abitato di Caselle è inquinato dal rumore aeroportuale e che quindi le valutazioni e le analisi effettuate dai progettisti non corrispondono all'inquinamento reale creato dall'Aeroporto .... Analisi di Compatibilità e le Considerazioni Finali... deve essere rifatta.	sul sito del Ministero dell'Ambiente.
BS_26	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	AMBIENTE IDRICO	Si indica il flusso della falda freatica con direzione da Nord verso Sud con leggera deviazione verso Est e nella pagina 25 si indica, invece, che la direzione della falda va da Nord Est verso Sud Ovest: non corrisponde alla realtà.	La <b>direzione della falda</b> indicata in fig. 4.11.1 a pag. 523 del SIA (direzione Nord Est - Sud Ovest), risulta confermata dai rilievi piezometrici effettuati presso la Cava Marchi come indicato in figura 4.11.4 a pag. 526 del SIA.
		AMBIENTE IDRICO	la stratigrafia descritta come appartenente al pozzo 164915 non corrisponde	Si confermano i dati relativi alla <b>stratigrafia del Pozzo 164915</b> riportata nel SIA (fig. 4.11.5 pag. 527), in quanto i dati provengono dal Servizio Geologico Italiano, Dipartimento difesa del Suolo.
BS_27	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	GENERALI	Se sulla tavola "Uso del suolo ex ante" – nella area individuata nel cerchio si scrive che quella sarebbe area per viabilità e pertinenze, perché quell'area non è stata inserita nel Sedime Aeroportuale?	Secondo quanto espresso dalla normativa di settore per sedime aeroportuale deve intendersi l'insieme delle aree finalizzate a soddisfare le finalità pubbliche del trasporto aereo, così come individuate nel Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA). Tale area non è parte del sedime aeroportuale.
BS_28 BS_29	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	GENERALI	Perché nel Master Plan è stato inserito il nuovo casello sull'Autostrada che non verrà mai realizzato	Il casello e la stazione ferroviaria non fanno parte del quadro di riferimento progettuale e non sono pertanto comprese nella procedura di VIA. Il Master Plan cita infatti il contesto territoriale ma non riguarda infrastrutture esterne al sedime aeroportuale.
			Perché nel Master Plan è stata inserita la nuova Stazione Ferroviaria ... che non verrà mai realizzata	
BS_30 BS_32	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	GENERALI	Perché non vengono demolite le superfetazioni costituite dalla baracche in ferro del parcheggio	tutti gli interventi previsti sulle aree di parcheggio sono citati nel MasterPlan
			devono essere demoliti - per motivi paesaggistici ed estetici - quelle baracche in ferro dove, negli anni, sono stati ricavati i parcheggi per le auto	
BS_31	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	QUADRO RIFERIMENTO PROGETTUALE	A pagina 4 delle "Schede descrittive degli interventi del Master Plan" dell'Aeroporto Catullo è previsto che vi sia un ampliamento dell'Aerostazione di 154.800 mc. ciò non è possibile in quanto in contrasto con il PAT del Comune di Sommacampagna	La <b>conformità urbanistica degli interventi previsti dal MP</b> verrà valutata successivamente alla conclusione della procedura di VIA; lo strumento urbanistico potrà eventualmente essere soggetto a modifiche secondo le procedure applicabili (Decreto Legge n. 251/1995 convertito con Legge n. 351/1995, art. 1, punto 6).
BS_33 BS_34 BS_35 BS_36	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	GENERALI	La strada perimetrale nord indicata con il numero 6 deve essere realizzata in modo da permettere la realizzazione di adeguate barriere antirumore costituita da dune alberate entro il 2016	Si rimanda al documento " <b>Approfondimenti conoscitivi relativi agli interventi di mitigazione</b> " già presentato come integrazione volontaria (codice: S12024/SIA.APP.MIT-RR; Data: 05/07/2016) e pubblicato sul sito del Ministero dell'Ambiente. Il suddetto elaborato riporta la descrizione degli interventi di mitigazione e compensazione, l'indicazione di quando ne è prevista la realizzazione e dei relativi costi.
			Entro il 2016 deve essere realizzata una pista ciclo pedonabile che partendo da Dossobuono prosegue verso l'abitato di Caselle	
			Il sistema delle Ciclopedonali esterne lungo al perimetro del sedime aeroportuale va collegato alla ciclopedonale progettata tra l'Aerostazione e il Parcheggio interrato, se la pista ciclopedonale interna ed esterna va realizzata non può essere autorizzato il parcheggio interrato	
			Esiste un parcheggio privato da 2400 posti auto di cui una parte verrà espropriata per allargare la zona di sosta degli aerei e non si comprende il perché in questa zona non si possano realizzare delle "dune" con funzione di "barriere antirumore" a protezione dell'abitato di Calzoni.	
BS_37	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	GENERALI	si chiede il perché una parte consistente delle aree di proprietà della Società Catullo SpA nel Master Plan presentato non sono state inserite nel sedime dell'Aeroporto Valerio Catullo	Secondo quanto espresso dalla normativa di settore per sedime aeroportuale deve intendersi l'insieme delle aree finalizzate a soddisfare le finalità pubbliche del trasporto aereo, così come individuate nel Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA). Tale area non è parte del sedime aeroportuale.
BS_38	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	GENERALI	l'Opzione Zero e/o l'Anno Zero non può essere coincidente e ben definita con la data del 14 marzo 1999	La procedura di VIA è relativa al progetto " <b>Piano di Sviluppo Aeroportuale - Masterplan 2014- 2030</b> " ed alle opere in esso contemplate; le precedenti opere sono state autorizzate dagli enti competenti
BS_39 BS_40	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	GENERALI	circa la realizzazione del nuovo Casello sulla A22 non esiste alcuna intesa col gestore autostradale.	Il casello e la stazione ferroviaria non fanno parte del quadro di riferimento progettuale e non sono pertanto comprese nella procedura di VIA. Il Master Plan cita infatti il contesto territoriale ma non riguarda infrastrutture esterne al sedime aeroportuale.
			non esiste alcuna intesa e il collegamento ferroviario non è previsto nella programmazione dell'Ente Ferroviario	
BS_41	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	GENERALI	è evidente che le baracche di ferro oggi attualmente utilizzate come secondo piano per i parcheggi non possono essere sopraelevate, ma vanno invece demolite.	tutti gli interventi previsti sulle aree di parcheggio sono citati nel MasterPlan

BS_42	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	QUADRO RIFERIMENTO PROGETTUALE	la soluzione migliore è una nuova pista di rullaggio a sud dell'attuale pista e non la riqualificazione dell'attuale pista di rullaggio a nord, anche perchè con gli stessi soldi se ne costruisce una nuova.	L'avvio delle Procedura di VIA sul MasterPlan è conseguenza dell'approvazione tecnica espressa da ENAC , al fine di assicurare adeguati livelli di capacità e sicurezza operativa in relazione ai volumi di traffico attesi
BS_43	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	GENERALI	se c'è da realizzare un parcheggio interrato questo va realizzato nell'ex Cava Marchi asportando nello stesso tempo i rifiuti che sono lì da decenni.	Secondo quanto espresso dalla normativa di settore per sedime aeroportuale deve intendersi l'insieme delle aree finalizzate a soddisfare le finalità pubbliche del trasporto aereo, così come individuate nel Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA). Ai sensi della normativa di settore il gestore è tenuto a garantire in proprio determinati standard di parcheggio all'interno del sedime aeroportuale. L'area denominata "Ex cava Marchi" dove è presente il parcheggio interrato è esterna al sedime aeroportuale.
BS_44	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	QUADRO RIFERIMENTO PROGETTUALE	alcune alternative progettuali dovrebbero essere attuate... in particolare via di rullaggio "Tango Sud" e il prolungamento della pista	L'avvio delle Procedura di VIA sul MasterPlan è conseguenza dell'approvazione tecnica espressa da ENAC , al fine di assicurare adeguati livelli di capacità e sicurezza operativa in relazione ai volumi di traffico attesi
BS_45	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	GENERALI	si contesta: la sopraelevazione dei parcheggi P1 P2 P3 dal punto di vista paesaggistico e che l'area non sia nel sedime aeroportuale.	tutti gli interventi previsti sulle aree di parcheggio sono citati nel MasterPlan
BS_46 BS_47	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	QUADRO RIFERIMENTO PROGETTUALE	eliminazione parcheggi P4 P5 e realizzazione di Hotel/Steak House/stazione di Servizio Auto: progetto da sottoporre alla VIA i posti auto realizzati sulle "baracche in ferro" vanno immediatamente eliminati visto che tra l'aeroporto e nei parcheggi ubicati nei dintorni praticamente ci sono, già oggi, più del doppio dei posti auto che servirebbero	Secondo quanto espresso dalla normativa di settore per sedime aeroportuale deve intendersi l'insieme delle aree finalizzate a soddisfare le finalità pubbliche del trasporto aereo, così come individuate nel Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA). Ai sensi della normativa di settore il gestore è tenuto a garantire in proprio determinati standard di parcheggio all'interno del sedime aeroportuale. L'area denominata "Ex cava Marchi" dove è presente il parcheggio interrato è esterna al sedime aeroportuale.
BS_48	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	GENERALI	pericolosità del fatto che gli aerei dal parcheggio per accedere alla via di rullaggio Tango devono attraversare la pista di decollo e di atterraggio	La movimentazione degli aeromobili sulle infrastrutture di volo è disciplinata da stringenti normative internazionali di settore sotto la supervisione delle Autorità competenti che ne garantiscono i massimi livelli di sicurezza.
BS_49	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	QUADRO RIFERIMENTO PROGETTUALE	quanto progettato per il Master Plan deve rispettare quanto già previsto dall'attuale programmazione del PAT del Comune di Sommacampagna	La <b>conformità urbanistica degli interventi previsti dal MP</b> verrà valutata successivamente alla conclusione della procedura di VIA; lo strumento urbanistico potrà eventualmente essere soggetto a modifiche secondo le procedure applicabili (Decreto Legge n. 251/1995 convertito con Legge n. 351 /1995, art. 1, punto 6).
BS_50	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	GENERALI	aree sottratte al territorio di Caselle devono essere compensate e restituite	Le aree di espansione del sedime individuate nel Piano di Sviluppo Aeroportuale sono quelle necessarie e finalizzate a soddisfare le finalità pubbliche del trasporto aereo. Gli interventi di mitigazione dell'impatto ambientale sono illustrati nel documento "Approfondimenti conoscitivi relativi agli interventi di mitigazione" (codice: S12024/SIA.APP.MIT-RR; Data: 05/07/2016) pubblicato sul sito del Ministero dell'Ambiente. Il suddetto elaborato riporta la descrizione degli interventi di mitigazione e compensazione, l'indicazione di quando ne è prevista la realizzazione e dei relativi costi.
BS_51 BS_52 BS_53	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	GENERALI  QUADRO RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	Compito del Ministero dei Trasporti arrivare ad un accordo con il Ministero della Difesa per la restituzione al territorio di Caselle della Margherita Nord Lungo il perimetro della Margherita Sud e della Margherita Centrale vanno realizzate le opere di mitigazione e di ripristino ambientale come individuate e riportate nel PAT del Comune di Sommacampagna. Tavola 4 del P.A.T. "Carta delle Trasformabilità" Non rispetto dell'accordo di Concertazione stipulato nel 2008 in base alle determinate della Delibera di Consiglio Comunale n. 37 del 11/07/07	L'area è militare e non inserita nel Piano di Sviluppo Aeroportuale. Non è pertanto possibile per la scrivente prevedere e attuare interventi in tale area sulla quale non ha alcuna giurisdizione.
BS_54	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	QUADRO RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	Accordo di Concertazione stipulato nel 2008 in base alle determinate della Delibera di Consiglio Comunale n. 37 del 11/07/07: Catullo Spa ha incorporato nel sedime aree maggiori di quelle previste (ulteriori 12.000 mq) - richieste creazioni di zone verdi per mitigare l'impatto lungo l'A4 per una superficie totale di 60.000 mq	Le aree di espansione del sedime individuate nel Piano di Sviluppo Aeroportuale sono quelle necessarie e finalizzate a soddisfare le finalità pubbliche del trasporto aereo. Gli interventi di mitigazione dell'impatto ambientale sono illustrati nel documento "Approfondimenti conoscitivi relativi agli interventi di mitigazione" (codice: S12024/SIA.APP.MIT-RR; Data: 05/07/2016) pubblicato sul sito del Ministero dell'Ambiente. Il suddetto elaborato riporta la descrizione degli interventi di mitigazione e compensazione, l'indicazione di quando ne è prevista la realizzazione e dei relativi costi.

BS_55	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	QUADRO RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	rif. Accordo di Concertazione del 2008 – a compensazione dell'utilizzo dell'area di 49.096 mq si vuole chiedere che l'Aeroporto SpA sia obbligata a realizzare per gli abitanti di Caselle un'area a Parco Pubblico di pari superficie a totale spese della Catullo SpA.	Si rimanda al documento " <b>Approfondimenti conoscitivi relativi agli interventi di mitigazione</b> " già presentato come integrazione volontaria (codice: S12024/SIA.APP.MIT-RR; Data: 05/07/2016) pubblicato sul sito del Ministero dell'Ambiente. Il suddetto elaborato riporta la descrizione degli interventi di mitigazione e compensazione, l'indicazione di quando ne è prevista la realizzazione e dei relativi costi.
BS_56	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	GENERALI	Visto che l'area occupata dalla Aerostazione nel comune di Sommacampagna è circa 3,3 volte rispetto a quella del Comune di Villafranca, parrebbe essere ovvio che qualsiasi intervento di opere di mitigazione ambientale e/o spese relative a questi interventi, fossero – in media - assegnate nel rapporto di 3 a 1	Per "misure di mitigazione" si intendono misure volte a ridurre al minimo o sopprimere l'impatto negativo di un piano o progetto durante o dopo la sua realizzazione. Le caratteristiche e la localizzazione di tali interventi sono definiti sulla base della valutazione degli impatti in ambito del SIA, e pertanto sono previsti laddove si individuano impatti sulle componenti ambientali. Si rimanda agli specifici capitoli del SIA e al documento " <b>Approfondimenti conoscitivi relativi agli interventi di mitigazione</b> " già presentato come integrazione volontaria (codice: S12024/SIA.APP.MIT-RR; Data: 05/07/2016) pubblicato sul sito del Ministero dell'Ambiente. Il suddetto elaborato riporta la descrizione degli interventi di mitigazione e compensazione, l'indicazione di quando ne è prevista la realizzazione e dei relativi costi.
BS_57	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	GENERALI	le opere previste nell'osservazione 39 non sono da considerare di compensazione e quindi da realizzare a spese di Catullo Spa, prima di qualsiasi nuovo intervento	
BS_58 BS_59 BS_60	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0007368 del 21.03.2016	GENERALI	Rif. Osservazione n. 34: opere ciclopodali da realizzarsi prima di qualsiasi altro intervento intorno al sedime aeroportuale se non è possibile diminuire gli impatti ambientali dell'Aeroporto... a spese dell'Aeroporto devono essere diminuiti gli impatti ambientali, in particolare quelli creati dall'Autostrada A4 e dall'incrocio tra l'Autostrada A22 e l'A4, con una azione sottrattiva su altre sorgenti d'inquinamento. non serve aumentare posti auto ma servono piste ciclopodali	Si rimanda al documento " <b>Approfondimenti conoscitivi relativi agli interventi di mitigazione</b> " già presentato come integrazione volontaria (codice: S12024/SIA.APP.MIT-RR; Data: 05/07/2016) pubblicato sul sito del Ministero dell'Ambiente. Il suddetto elaborato riporta la descrizione degli interventi di mitigazione e compensazione, l'indicazione di quando ne è prevista la realizzazione e dei relativi costi.
BS_61	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0008473 del 30.03.2016	GENERALI	condivisione di quanto deliberato dal Comune di Verona	Si rimanda alle risposte date alle osservazioni del comune di Verona
BS_62	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0008473 del 30.03.2016	QUADRO RIFERIMENTO PROGETTUALE	si chiede perché l'area di proprietà della Catullo sia stata esclusa della Via	Secondo quanto espresso dalla normativa di settore per sedime aeroportuale deve intendersi l'insieme delle aree finalizzate a soddisfare le finalità pubbliche del trasporto aereo, così come individuate nel Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA). Tale area non è parte del sedime aeroportuale
BS_63	Sig. B. Sandrini DVA-2016-0008473 del 30.03.2016	QUADRO RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	riferimento Osservazione n. BS_53: acquisto dei mq delle aree 2 e 4 già occupate da Catullo Spa con il metodo del Credito Edilizio	Le aree di cui trattasi sono parte del sedime aeroportuale e sono state acquisite nel tempo per motivi legati alla sicurezza del volo dettati dalla normativa internazionale di settore o per finalità pubbliche del trasporto aereo.
LG_01	Sig.ra L. Galeoto DVA-2016-0007737 del 21.03.2016	GENERALI	procedimento di VIA da integrare con tutte le opere eseguite dal 1990	La procedura di VIA è relativa al progetto " <b>Piano di Sviluppo Aeroportuale - Masterplan 2014- 2030</b> " ed alle opere in esso contemplate; le precedenti opere sono state autorizzate dagli enti competenti
LG_02	Sig.ra L. Galeoto DVA-2016-0007737 del 21.03.2016	GENERALI	tra i proponenti vi è anche ENAC, oltre alla società aeroportuale, la quale prima è anche membro della commissione VIA; ciò genera un evidente conflitto di interessi	Si rimanda alla controdeduzione all'osservazione BS_01
LG_03	Sig.ra L. Galeoto DVA-2016-0007737 del 21.03.2016	GENERALI	Non sono state rispettate le prescrizioni riportate nel parere espresso dalla Commissione VIA Nazionale (Procedura Preliminare art. 21 - parere n. 370 del 30.10.2009)	Si rimanda alla controdeduzione all'osservazione BS_03
LG_04	Sig.ra L. Galeoto DVA-2016-0007737 del 21.03.2016	GENERALI	le opere di mitigazione sono molto esigue e soprattutto non rivolte alla collettività	Per "misure di mitigazione" si intendono misure volte a ridurre al minimo o sopprimere l'impatto negativo di un piano o progetto durante o dopo la sua realizzazione. Le caratteristiche e la localizzazione di tali interventi sono definiti sulla base della valutazione degli impatti in ambito del SIA, e pertanto sono previsti laddove si individuano impatti sulle componenti ambientali. Si rimanda agli specifici capitoli del SIA e al documento " <b>Approfondimenti conoscitivi relativi agli interventi di mitigazione</b> " già presentato come integrazione volontaria (codice: S12024/SIA.APP.MIT-RR; Data: 05/07/2016) pubblicato sul sito del Ministero dell'Ambiente. Il suddetto elaborato riporta la descrizione degli interventi di mitigazione e compensazione, l'indicazione di quando ne è prevista la realizzazione e dei relativi costi.

LG_04	Sig.ra L. Galeoto DVA-2016-0007737 del 21.03.2016	QUADRO RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	mitigazioni per il traffico veicolare + pista ciclabile	Per "misure di mitigazione" si intendono misure volte a ridurre al minimo o sopprimere l'impatto negativo di un piano o progetto durante o dopo la sua realizzazione. Le caratteristiche e la localizzazione di tali interventi sono definiti sulla base della valutazione degli impatti in ambito del SIA, e pertanto sono previsti laddove si individuano impatti sulle componenti ambientali. Si rimanda agli specifici capitoli del SIA e al documento " <b>Approfondimenti conoscitivi relativi agli interventi di mitigazione</b> " già presentato come integrazione volontaria (codice: S12024/SIA.APP.MIT-RR; Data: 05/07/2016 pubblicato sul sito del Ministero dell'Ambiente). Il suddetto elaborato riporta la descrizione degli interventi di mitigazione e compensazione, l'indicazione di quando ne è prevista la realizzazione e dei relativi costi.
LG_04	Sig.ra L. Galeoto DVA-2016-0007737 del 21.03.2016	ATMOSFERA	siano realizzati interventi di mitigazione come da proposta all C al Rapporto Ambientale della VAS del PAT o analogo OPPURE venga quantificato l'importo e messe a disposizione le somme per opere di mitigazione ai margini o all'interno dell'abitato di Caselle	Per "misure di mitigazione" si intendono misure volte a ridurre al minimo o sopprimere l'impatto negativo di un piano o progetto durante o dopo la sua realizzazione. Le caratteristiche e la localizzazione di tali interventi sono definiti sulla base della valutazione degli impatti in ambito del SIA, e pertanto sono previsti laddove si individuano impatti sulle componenti ambientali. Si rimanda agli specifici capitoli del SIA e al documento " <b>Approfondimenti conoscitivi relativi agli interventi di mitigazione</b> " già presentato come integrazione volontaria (codice: S12024/SIA.APP.MIT-RR; Data: 05/07/2016 pubblicato sul sito del Ministero dell'Ambiente). Il suddetto elaborato riporta la descrizione degli interventi di mitigazione e compensazione, l'indicazione di quando ne è prevista la realizzazione e dei relativi costi.
LG_05	Sig.ra L. Galeoto DVA-2016-0007737 del 21.03.2016	GENERALI	difetto nel conteggio delle somme stanziare a mitigazione	La normativa di riferimento per i procedimenti di VIA, il D lgs 152/06, non prevede alcuna stima relativamente all'importo degli interventi di mitigazione; il 2% è citato al comma 3 dell'art.165 del d lgs 163 (ad oggi abrogato) e relativo alle infrastrutture e gli insediamenti produttivi strategici di preminente interesse nazionale, di cui all'articolo 1 della legge 21 dicembre 2001, n. 443
LG_06	Sig.ra L. Galeoto DVA-2016-0007737 del 21.03.2016	GENERALI	diversa redistribuzione delle somme destinate ad opere di mitigazione	Per "misure di mitigazione" si intendono misure volte a ridurre al minimo o sopprimere l'impatto negativo di un piano o progetto durante o dopo la sua realizzazione. Le caratteristiche e la localizzazione di tali interventi sono definiti sulla base della valutazione degli impatti in ambito del SIA, e pertanto sono previsti laddove si individuano impatti sulle componenti ambientali. Si rimanda agli specifici capitoli del SIA e al documento " <b>Approfondimenti conoscitivi relativi agli interventi di mitigazione</b> " già presentato come integrazione volontaria (codice: S12024/SIA.APP.MIT-RR; Data: 05/07/2016 pubblicato sul sito del Ministero dell'Ambiente). Il suddetto elaborato riporta la descrizione degli interventi di mitigazione e compensazione, l'indicazione di quando ne è prevista la realizzazione e dei relativi costi.
LG_07	Sig.ra L. Galeoto DVA-2016-0007737 del 21.03.2016	GENERALI	opere di compensazione: ulteriori e diverse rispetto alle opere di mitigazione	Per "misure di compensazione" si intendono misure volte a migliorare le condizioni dell'ambiente compensando gli impatti ambientali residui. Si tratta di opere non strettamente collegate con gli impatti indotti dal progetto stesso ma realizzate a parziale compensazione del danno prodotto, specie se non completamente mitigabile. Si rimanda al documento " <b>Approfondimenti conoscitivi relativi agli interventi di mitigazione</b> " già presentato come integrazione volontaria (codice: S12024/SIA.APP.MIT-RR; Data: 05/07/2016 pubblicato sul sito del Ministero dell'Ambiente). Il suddetto elaborato riporta la descrizione degli interventi di mitigazione e compensazione, l'indicazione di quando ne è prevista la realizzazione e dei relativi costi.
LG_08	Sig.ra L. Galeoto DVA-2016-0007737 del 21.03.2016	GENERALI	proposte soluzioni viabilistiche (casello A22 e ferrovia) non realizzate né previste	Il casello e la stazione ferroviaria non fanno parte del quadro di riferimento progettuale e non sono pertanto comprese nella procedura di VIA. Il Master Plan cita infatti il contesto territoriale ma non riguarda infrastrutture esterne al sedime aeroportuale.
LG_09	Sig.ra L. Galeoto DVA-2016-0007737 del 21.03.2016	RUMORE	indagini inquinamento da rumore con dati non attendibili, rilievi in posti non significativi, necessario contraddittorio con i dati del comune	Si rimanda al documento " <b>Approfondimenti conoscitivi relativi alla componente ambientale 'rumore'</b> " (codice: S12024/SIA.APP.RUM-RR; Data: 27/06/2016) già presentato come integrazione volontaria e pubblicato sul sito del Ministero dell'Ambiente.
		ATMOSFERA	indagini inquinamento atmosferico con dati non attendibili, rilievi in posti non significativi, necessario contraddittorio con i dati del comune	I <b>monitoraggi ambientali</b> già effettuati sono stati pianificati con ARPAV (in termini di localizzazione, durata e periodo di esecuzione).
LG_10	Sig.ra L. Galeoto DVA-2016-0007737 del 21.03.2016	SALUTE PUBBLICA E BENESSERE DELLA POPOLAZIONE	necessari dati epidemiologici	si rimanda al capitolo 4.15 del SIA
LG_11a	Sig.ra L. Galeoto DVA-2016-0007737 del 21.03.2016	RUMORE	dubbi sulla veridicità dei dati	Si confermano gli esiti della valutazione dell'impatto sulla componente " <b>Rumore</b> " riportati nel capitolo 4.7 del SIA. Si rimanda al documento " <b>Approfondimenti conoscitivi relativi alla componente ambientale 'rumore'</b> " (codice: S12024/SIA.APP.RUM-RR; Data: 27/06/2016) già presentato come integrazione volontaria e pubblicato sul sito del Ministero dell'Ambiente.

LG_11b	Sig.ra L. Galeoto DVA-2016-0007737 del 21.03.2016	RUMORE	previste forme di mitigazione del rumore per gli abitanti che si trovano all'aperto	Si rimanda al documento " <b>Approfondimenti conoscitivi relativi agli interventi di mitigazione</b> " già presentato come integrazione volontaria (codice: S12024/SIA.APP.MIT-RR; Data: 05/07/2016) pubblicato sul sito del Ministero dell'Ambiente. Il suddetto elaborato riporta la descrizione degli interventi di mitigazione e compensazione, l'indicazione di quando ne è prevista la realizzazione e dei relativi costi.
LG_12	Sig.ra L. Galeoto DVA-2016-0007737 del 21.03.2016	QUADRO RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	il "Proponente - ENAC" possa non aver compreso il significato di "limitazione dell'impatto sul paesaggio" e di: "Gli interventi di nuova edificazione e di modifica dell'esistente vanno realizzati secondo criteri atti ad attenuare l'impatto visivo"	Si rimanda alla controdeduzione all'osservazione BS_08
LG_12	Sig.ra L. Galeoto DVA-2016-0007737 del 21.03.2016	QUADRO RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	ritiene che il "Proponente - ENAC" non abbia ben compreso e ben attentamente esaminato il P.R.G. – Piano Regolatore Generale del Comune di Sommacampagna	Si rimanda alla controdeduzione all'osservazione BS_13
Som_01	Comune di Sommacampagna DVA- 2016-0007604 del 18.03.2016	GENERALI	si chiede che il procedimento di VIA sia integrato ed implementato al fine di comprendere tutti gli interventi ed impatti sul territorio conseguenti ai lavori eseguiti dal 1990 in poi	La procedura di VIA è relativa al progetto " <b>Piano di Sviluppo Aeroportuale - Masterplan 2014- 2030</b> " ed alle opere in esso contemplate; le precedenti opere sono state autorizzate dagli enti competenti
Som_02	Comune di Sommacampagna DVA- 2016-0007604 del 18.03.2016	GENERALI	si chiede che siano implementate le somme del piano investimenti destinate alle mitigazioni, incrementandole dell'importo del 2% di tutti i lavori di ristrutturazione, potenziamento, implementazione e/o integrazione delle strutture e delle funzioni di supporto tecnico e commerciale dello scalo, eseguiti dal 1990	La normativa di riferimento per i procedimenti di VIA, il D lgs 152/06, non prevede alcuna stima relativamente all'importo degli interventi di mitigazione; il 2% è citato al comma 3 dell'art.165 del d lgs 163 (ad oggi abrogato) e relativo alle infrastrutture e gli insediamenti produttivi strategici di preminente interesse nazionale, di cui all'articolo 1 della legge 21 dicembre 2001, n. 443
Som_03	Comune di Sommacampagna DVA- 2016-0007604 del 18.03.2016	GENERALI	si chiede la ripartizione e l'utilizzo delle risorse destinate a mitigazione in proporzione al volume di nuova edificazione e trasformazione (2.760.000 euro)	Per "misure di mitigazione" si intendono misure volte a ridurre al minimo o sopprimere l'impatto negativo di un piano o progetto durante o dopo la sua realizzazione. Le caratteristiche e la localizzazione di tali interventi sono definiti sulla base della valutazione degli impatti in ambito del SIA, e pertanto sono previsti laddove si individuano impatti sulle componenti ambientali. Si rimanda al documento " <b>Approfondimenti conoscitivi relativi agli interventi di mitigazione</b> " già presentato come integrazione volontaria (codice: S12024/SIA.APP.MIT-RR; Data: 05/07/2016) pubblicato sul sito del Ministero dell'Ambiente). Il suddetto elaborato riporta la descrizione degli interventi di mitigazione e compensazione, l'indicazione di quando ne è prevista la realizzazione e dei relativi costi.
Som_04	Comune di Sommacampagna DVA- 2016-0007604 del 18.03.2016	ATMOSFERA	siano realizzati interventi di mitigazione come da proposta all C al Rapporto Ambientale della VAS del PAT o analogo OPPURE venga quantificato l'importo e messe a disposizione le somme per opere di mitigazione ai margini o all'interno dell'abitato di Caselle	Si rimanda agli specifici capitoli del SIA e al documento " <b>Approfondimenti conoscitivi relativi agli interventi di mitigazione</b> " già presentato come integrazione volontaria (codice: S12024/SIA.APP.MIT-RR; Data: 05/07/2016) pubblicato sul sito del Ministero dell'Ambiente). Il suddetto elaborato riporta la descrizione degli interventi di mitigazione e compensazione, l'indicazione di quando ne è prevista la realizzazione e dei relativi costi.
Som_05	Comune di Sommacampagna DVA- 2016-0007604 del 18.03.2016	QUADRO RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	alcune aree non conformi alle disposizioni del PI: Catullo si faccia carico di acquisire dal demanio militare parte della margherita nord inserita nel PAT approvato (accordo tra comune e SPA)	La <b>conformità urbanistica degli interventi previsti dal MP</b> verrà valutata successivamente alla conclusione della procedura di VIA; lo strumento urbanistico potrà eventualmente essere soggetto a modifiche secondo le procedure applicabili (Decreto Legge n. 251 / 1995 convertito con Legge n. 351 /1995, art. 1, punto 6). L'area è militare e non inserita nel Piano di Sviluppo Aeroportuale: non è pertanto possibile per la scrivente prevedere e attuare interventi in tale area sulla quale non ha alcuna giurisdizione.
Som_06 Som_07	Comune di Sommacampagna DVA- 2016-0007604 del 18.03.2016	GENERALI	prevedere interventi di mitigazione legati all'accessibilità (rotatorie)  siano esplicitate le opere di mitigazione e miglioramento e i relativi costi	Si rimanda agli specifici capitoli del SIA e al documento " <b>Approfondimenti conoscitivi relativi agli interventi di mitigazione</b> " già presentato come integrazione volontaria (codice: S12024/SIA.APP.MIT-RR; Data: 05/07/2016) pubblicato sul sito del Ministero dell'Ambiente). Il suddetto elaborato riporta la descrizione degli interventi di mitigazione e compensazione, l'indicazione di quando ne è prevista la realizzazione e dei relativi costi.
Som_08	Comune di Sommacampagna DVA- 2016-0007604 del 18.03.2016	ATMOSFERA / RUMORE	non tener conto nella valutazione degli impatti del Casello e le metropolitana leggera	Le previsioni relativamente alla componente atmosfera effettuate nel SIA sono state condotte nelle ipotesi di scenario indicate nel Masterplan, approvato da ENAC.
Som_09	Comune di Sommacampagna DVA- 2016-0007604 del 18.03.2016	ATMOSFERA	per quanto riguarda il biossido di azoto si chiede un'integrazione allo studio nella zona sud ovest dell'aeroporto	Le valutazioni effettuate in ambito SIA relativamente all'impatto sulla componente ambientale "Atmosfera" sono state condotte mediante l'utilizzo di un modello di dispersione (EDMS) che ha permesso di <b>valutare la distribuzione degli inquinanti in tutta l'area di studio</b> (area di estensione 10 km x 10 km). Le mappe di dispersione degli inquinanti riportano le curve di isoconcentrazione esclusivamente nelle aree dove sono risultati valori di concentrazione non trascurabili.



Som_10	Comune di Sommacampagna DVA-2016-0007604 del 18.03.2016	RUMORE	le zone impattate (via Palazzina e loc. Accademia) risultano più ampie di quanto inserito nel progetto, si chiede un'integrazione dello studio per le specifiche aree	Si rimanda al documento " <b>Approfondimenti conoscitivi relativi alla componente ambientale "rumore"</b> " (codice: S12024/SIA.APP.RUM-RR; Data: 27/06/2016) già presentato come integrazione volontaria e pubblicato sul sito del Ministero dell'Ambiente.
Som_11	Comune di Sommacampagna DVA-2016-0007604 del 18.03.2016	ATMOSFERA	Valutazione d'impatto cumulativa	Le previsioni di impatto sono state condotte relativamente alle sorgenti aeroportuali (non solo traffico aereo, ma anche veicolare connesso con l'esercizio dell'infrastruttura), confrontando i risultati con la situazione in essere sul territorio, che rappresenta il contributo emissivo di tutte le sorgenti presenti sul territorio.
		RUMORE		Si rimanda allo specifico capitolo del SIA e al documento " <b>Approfondimenti conoscitivi relativi alla componente ambientale "rumore"</b> " (codice: S12024/SIA.APP.RUM-RR; Data: 27/06/2016) già presentato come integrazione volontaria e pubblicato sul sito del Ministero dell'Ambiente.
Vil_01	Comune di Villafranca di Verona DVA-2016-0007491 del 18.03.2016	GENERALI	supportare le progettualità con uno studio del traffico dedicato al sistema viabilistico, con particolare riferimento alla viabilità secondaria e di accesso all'aeroporto e che verifichi la sostenibilità dell'incremento di traffico indotto anche senza la realizzazione del nuovo casello autostradale A22	I flussi di traffico sono analizzati all'interno del SIA nella tabella 4.5.32
Vil_02 Vil_03	Comune di Villafranca di Verona DVA-2016-0007491 del 18.03.2016	QUADRO RIFERIMENTO PROGETTUALE	considerare nel breve periodo l'adeguamento del sistema di smaltimento delle acque nere presente sulla strada fronte aeroporto, ivi compresa l'eventuale impiantistica per il sollevamento dei reflui	Si rimanda al documento "Tavole progettuali degli interventi di <b>Master plan idraulico dell'aeroporto di Verona</b> " (codice: NE1043-G.03.00; Data: 30/05/2016) e relativi allegati già presentati come integrazioni volontarie e pubblicate sul sito del Ministero dell'Ambiente.
		AMBIENTE IDRICO	prevedere idonea verifica di compatibilità idraulica, gli opportuni trattamenti delle acque di dilavamento di origine meteorica delle nuove superfici impermeabilizzate, ivi comprese le vie di rullaggio e la pista	
Vil_04	Comune di Villafranca di Verona DVA-2016-0007491 del 18.03.2016	QUADRO RIFERIMENTO PROGETTUALE	deposito carburanti: necessità di verificare se potrà costituire un Impianto a rischio di incidente rilevante	Viste le dimensioni degli stoccaggi e le tipologie di combustibili in stoccaggio il nuovo deposito carburanti <b>non costituisce impianto a rischio di incidente rilevante</b> ai sensi delle direttiva Seveso III (D.Lgs. N. 105 del 26 giugno 2015).
Vil_05	Comune di Villafranca di Verona DVA-2016-0007491 del 18.03.2016	QUADRO RIFERIMENTO PROGETTUALE	Torre di controllo: necessità di evidenziare le modalità di individuazione delle future altezze massime ammissibili per le costruzioni, in conformità a quelle stabilite nelle superfici di delimitazione ostacoli	La nuova torre verrà progettata e realizzata da ENAV nel rispetto delle normative esistenti in materia di superfici ostacoli. L'altezza massima degli edifici è oggi stabilita dalla mappe di vincolo pubblicate presso i rispettivi comuni.
Vil_06	Comune di Villafranca di Verona DVA-2016-0007491 del 18.03.2016	QUADRO RIFERIMENTO PROGETTUALE	Torre di controllo: necessità di individuare alternative di transito per le residenze in zona che verrebbero isolate dall'interruzione di via Calzoni	Non sono previste interruzioni stradali permanenti nell'intorno dell'abitato di Calzoni. Le retinature indicate nelle tavole in attraversamento dei sedimi stradali consistono nel passaggio di sottoservizi.
Vil_07	Comune di Villafranca di Verona DVA-2016-0007491 del 18.03.2016	FLORA, FAUNA ED ECOSISTEMI	manca applicazione DGRV 2299/14 in materia di VINCA	La sezione Regionale di Coordinamento Commissioni (VAS-VINCA-NUVV) ha espresso parere favorevole (con prescrizioni) relativo alla VINCA (prot. N. 127916 del 01.04.2016)
Vil_08	Comune di Villafranca di Verona DVA-2016-0007491 del 18.03.2016	GENERALI	adeguamenti formali sulla cartografia	Le aree di rispetto relative al <b>Piano di Rischio Aeroportuale</b> riportate nel SIA (figura 2.2.3, pag. 61) sono estratte dalla Carta dei Vincoli del P.A.T. di Villafranca. Relativamente agli elaborati grafici " <b>SIA08 Carta d'uso del suolo ex ante</b> " e " <b>SIA09 Carta d'uso del suolo ex post</b> " si precisa che tali elaborati sono stati redatti al fine di valutare l'impatto sulla componente ambientale "fauna, flora ed ecosistemi" e pertanto la classificazione delle aree è finalizzata al rilevamento di elementi naturalistici di particolare interesse o da tutelare. (Es. alcune aree dedicate a "cava" sono state accomunate ad "aree a cantiere", in quanto in entrambe le tipologie di aree vengono svolte attività di movimento terra, e comportano pertanto analoghi impatti sulla componente ambientale in esame; l'uso come "pertinenze di viabilità" come indicato o "parcheggio" come precisato nell'osservazione per gli scopi della mappa è analogo).

Vil_09	Comune di Villafranca di Verona DVA-2016-0007491 del 18.03.2016	GENERALI	siano esplicitate le opere di mitigazione e miglioramento e i relativi costi	Per "misure di mitigazione" si intendono misure volte a ridurre al minimo o sopprimere l'impatto negativo di un piano o progetto durante o dopo la sua realizzazione. Le caratteristiche e la localizzazione di tali interventi sono definiti sulla base della valutazione degli impatti in ambito del SIA, e pertanto sono previsti laddove si individuano impatti sulle componenti ambientali. Si rimanda agli specifici capitoli del SIA e al documento " <b>Approfondimenti conoscitivi relativi agli interventi di mitigazione</b> " già presentato come integrazione volontaria (codice: S12024/SIA.APP.MIT-RR; Data: 05/07/2016 pubblicato sul sito del Ministero dell'Ambiente). Il suddetto elaborato riporta la descrizione degli interventi di mitigazione e compensazione, l'indicazione di quando ne è prevista la realizzazione e dei relativi costi.
Vil_10	Comune di Villafranca di Verona DVA-2016-0007491 del 18.03.2016	QUADRO RIFERIMENTO PROGETTUALE	presenza e contemporaneità dei cantieri: necessario sottoporre all'esame degli enti locali il progetto comprensivo dell'analisi della fase di cantierizzazione dei diversi interventi programmati dal MP	la <b>fase di cantiere</b> è prevista nel SIA (cap. 3.3.4) anche come contemporaneità degli interventi e nelle schede progettuali allegate al Masterplan; e lo sviluppo progettuale in fase esecutiva analizzerà anche i dettagli delle procedure da seguire in fase di cantiere.
Vil_11	Comune di Villafranca di Verona DVA-2016-0007491 del 18.03.2016	ATMOSFERA	da correggere nei dati di input: considerata la presenza del casello e della stazione ferroviaria, scenario al momento non figurabile	Le previsioni relativamente alla componente atmosfera effettuate nel SIA sono state condotte nelle ipotesi di scenario indicate nel Masterplan, approvato da ENAC.
Vil_12	Comune di Villafranca di Verona DVA-2016-0007491 del 18.03.2016	ATMOSFERA	da correggere nei dati di input: analizzati i dati dei parcheggi del solo sedime aeroportuale e non complessivi a servizio dell'aeroporto	Secondo quanto espresso dalla normativa di settore per sedime aeroportuale deve intendersi l'insieme delle aree finalizzate a soddisfare le finalità pubbliche del trasporto aereo, così come individuate nel Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA). Ai sensi della normativa di settore il gestore è tenuto a garantire in proprio determinati standard di parcheggio all'interno del sedime aeroportuale. Non può né deve pertanto considerare a tal fine l'eventuale presenza di parcheggi privati in aree esterne.
Vil_13	Comune di Villafranca di Verona DVA-2016-0007491 del 18.03.2016	ATMOSFERA	si chiede di effettuare una simulazione con una diversa ripartizione dei decolli per verificare se diminuiscono le concentrazioni a Calzoni e Caselle	Le valutazioni effettuate in ambito SIA relativamente all'impatto sulle componenti ambientali "Atmosfera" e "Rumore" sono state condotte a partire dai <b>dati di traffico effettivamente registrati</b> presso lo scalo nell'anno 2014 che rappresentano pertanto la reale distribuzione percentuale delle direzioni dei decolli e degli atterraggi.
Vil_14	Comune di Villafranca di Verona DVA-2016-0007491 del 18.03.2016	AMBIENTE LUMINOSO	non è esposto un programma per l'adeguamento degli impianti esistenti non attinenti alla sicurezza del volo	Si rimanda al documento " <b>Approfondimenti conoscitivi relativi all'ambiente luminoso</b> " (codice: S12024/SIA.APP.LUM-RR; Data: 27/06/2016) già presentato come integrazione volontaria e pubblicato sul sito del Ministero dell'Ambiente il 13.07.2016
Vil_15	Comune di Villafranca di Verona DVA-2016-0007491 del 18.03.2016	RUMORE	dovrà essere valutato l'incremento percentuale dei decolli che per pista RWY22 porta al 92,1 % del numero complessivo e il relativo incremento del rumore aeroportuale in particolare all'intorno aeroportuale	Le valutazioni effettuate in ambito SIA relativamente al Rumore sono state condotte a partire dai <b>dati di traffico effettivamente registrati</b> presso lo scalo nell'anno 2014 che rappresentano pertanto la reale distribuzione percentuale delle direzioni dei decolli e degli atterraggi. Tale distribuzione percentuale è stata mantenuta costante anche negli scenari previsionali futuri.
Vil_16	Comune di Villafranca di Verona DVA-2016-0007491 del 18.03.2016	RUMORE	Calzoni e Via dei Colli e Fraz Colombara Fiorio: integrazione, in relazione agli edifici compresi nell'intorno aeroportuale assunto al 2030 per evidenziare: incremento rumore dal 2014 al 2030 in termini di Lva e Laeq diurno e notturno e valutare la compatibilità con la classificazione acustica comunale / destinazione d'uso degli edifici ricadenti nella curva Lva 65	Si rimanda al documento "Approfondimenti conoscitivi relativi alla componente ambientale 'rumore' "(codice: S12024/SIA.APP.RUM-RR; Data: 27/06/2016) già presentato come integrazione volontaria e pubblicato sul sito del Ministero dell'Ambiente.
Vil_17	Comune di Villafranca di Verona DVA-2016-0007491 del 18.03.2016	RUMORE	Calzoni e via dei Colli e Fraz Colombara Fiorio: a seguito approvazione della zonizzazione acustica siano previste le opportune forme di compensazione	Si rimanda al documento " <b>Approfondimenti conoscitivi relativi agli interventi di mitigazione</b> " già presentato come integrazione volontaria (codice: S12024/SIA.APP.MIT-RR; Data: 05/07/2016) pubblicato sul sito del Ministero dell'Ambiente. Il suddetto elaborato riporta la descrizione degli interventi di mitigazione e compensazione, l'indicazione di quando ne è prevista la realizzazione e dei relativi costi.
Vil_18	Comune di Villafranca di Verona DVA-2016-0007491 del 18.03.2016	RUMORE	Calzoni / fraz Colombara Fiorio / area nord di Dossobuono: a seguito approvazione della zonizzazione acustica si proceda con il piano di risanamento acustico e di contenimento del rumore (valutando l'introduzione di barriere acustiche a protezione di Calzoni e la realizzazione degli interventi di adeguamento dei requisiti passivi degli edifici)	Si rimanda al documento " <b>Approfondimenti conoscitivi relativi agli interventi di mitigazione</b> " già presentato come integrazione volontaria (codice: S12024/SIA.APP.MIT-RR; Data: 05/07/2016) pubblicato sul sito del Ministero dell'Ambiente. Il suddetto elaborato riporta la descrizione degli interventi di mitigazione e compensazione, l'indicazione di quando ne è prevista la realizzazione e dei relativi costi.

Vil_19 Vil_20	Comune di Villafranca di Verona DVA-2016-0007491 del 18.03.2016	AMBIENTE IDRICO	appare necessario valutare le eventuali modifiche della rete esterna dei canali irrigui per garantire la funzionalità di tal rete ed evitare l'interferenza con il sedime aeroportuale nella configurazione di progetto	Si rimanda al documento "Tavole progettuali degli interventi di <b>Master plan idraulico dell'aeroporto di Verona</b> " (codice: NE1043-G.03.00; Data: 30/05/2016) e relativi allegati già presentati come integrazioni volontarie e pubblicate sul sito del Ministero dell'Ambiente il 13.07.2016.
	Comune di Villafranca di Verona DVA-2016-0007491 del 18.03.2016		per quanto riguarda la gestione delle acque meteoriche, è necessario procedere alla verifica di compatibilità idraulica delle aree oggetto di trasformazione ai sensi della DGRV n. 2948/09	
Vil_21	Comune di Villafranca di Verona DVA-2016-0007491 del 18.03.2016	SALUTE PUBBLICA E BENESSERE DELLA POPOLAZIONE	assenza di considerazioni sull'analisi del rischio incidente aeroportuale nella configurazione di MP	Le considerazioni sull'analisi del rischio incidente aeroportuale sono contenute nei piani di rischio aeroportuale, redatti dai comuni di competenza e approvati da ENAC, come evidenziato al paragrafo 2.4 della relazione generale del PSA (VRN_RELAZIONE PSA rev1) e nella tavola 11 (TAV_11_Zone di rischio sdf_sdp-tav 5_fasi (2))
Vil_22	Comune di Villafranca di Verona DVA-2016-0007491 del 18.03.2016	RISORSE ENERGETICHE	non sono citate misure per il risparmio energetico	Si rimanda alla valutazione in merito alle <b>risorse energetiche</b> riportati nel capitolo 4.16 del SIA.
Vil_23	Comune di Villafranca di Verona DVA-2016-0007491 del 18.03.2016	SUOLO, SOTTOSUOLO E ACQUE SOTTERRANEE	potenziale interferenza fra la costruzione del nuovo parcheggio multipiano ed il corpo dei rifiuti della ex cava marchi	L'iter per l'operazione di bonifica è già stato avviato e pertanto si ritiene che si concluderà prima della realizzazione del parcheggio multipiano. In ogni caso in fase, di progettazione del parcheggio si valuteranno tutte le misure necessarie.
Vil_24	Comune di Villafranca di Verona DVA-2016-0007491 del 18.03.2016	SUOLO, SOTTOSUOLO E ACQUE SOTTERRANEE	ricadute sul reperimento degli inerti e sull'allontanamento dei materiali da scavo in fase di cantierizzazione	Si rimanda al documento " <b>Documento gestione terre</b> " (codice: REL-001; Data: 01/06/2016) già presentato come integrazione volontaria e pubblicato sul sito del Ministero dell'Ambiente il 13.07.2016
Leg_01	Legambiente_il Riccio DVA-2016-0007673 del 21.03.2016	ATMOSFERA	sarebbe opportuno avere a disposizione le schede tecniche che diano l'esatta consistenza degli inquinanti prodotti per singolo modello di aereo nella normale operatività di terra e in volo	Si rimanda inoltre al documento " <b>Approfondimenti conoscitivi relativi alla componente ambientale 'atmosfera'</b> " (codice: S12024/SIA.APP.ATM-RR; Data: 27/06/2016) pubblicato sul sito del Ministero dell'Ambiente. In tale documento si riportano i fattori di emissione per ogni fase di decollo/atterraggio per le principali tipologie di aeromobili (cap. 1.1.2).
Leg_02	Legambiente_il Riccio DVA-2016-0007673 del 21.03.2016	ATMOSFERA	seevono interventi di mitigazione con ampie zone boscate (area ex deposito carburanti militare, parco Mariotto), come barriere	Per "misure di mitigazione" si intendono misure volte a ridurre al minimo o sopprimere l'impatto negativo di un piano o progetto durante o dopo la sua realizzazione. Le caratteristiche e la localizzazione di tali interventi sono definiti sulla base della valutazione degli impatti in ambito del SIA, e pertanto sono previsti laddove si individuano impatti sulle componenti ambientali. Si rimanda agli specifici capitoli del SIA e al documento " <b>Approfondimenti conoscitivi relativi agli interventi di mitigazione</b> " già presentato come integrazione volontaria (codice: S12024/SIA.APP.MIT-RR; Data: 05/07/2016) pubblicato sul sito del Ministero dell'Ambiente). Il suddetto elaborato riporta la descrizione degli interventi di mitigazione e compensazione, l'indicazione di quando ne è prevista la realizzazione e dei relativi costi.
Leg_03	Legambiente_il Riccio DVA-2016-0007673 del 21.03.2016	ATMOSFERA	servono rilevamenti periodici della qualità dell'aria con vari siti di raccolta dati nei paesi coinvolti e pubblicazione degli stessi	I <b>monitoraggi ambientali</b> già previsti nel SIA verranno pianificati in coordinamento con ARPAV.
Leg_04	Legambiente_il Riccio DVA-2016-0007673 del 21.03.2016	SALUTE PUBBLICA E BENESSERE DELLA POPOLAZIONE	si propone documentare lo stato di salute della popolazione coinvolta	L'art 9 della legge 221 del 28.12.2015 prevede la <b>VIS (Valutazione d'Impatto sulla Salute)</b> solo per i progetti al punto 1 dell'all 2 (raffinerie di petrolio, impianti di gassificazione e di liquefazione di almeno 500 t/giorno) e i progetti riguardanti le centrali termiche ed altri impianti di combustione con potenza termica superiore a 300 MW; le infrastrutture aeroportuali non sono soggette a tale obbligo.
Leg_05	Legambiente_il Riccio DVA-2016-0007673 del 21.03.2016	RUMORE	realizzare le barriere antirumore a difesa di Dossobuono e Caselle senza attendere le risultanze dei lavori della commissione, prevedere la piantumazione di vegetazione ad alto fusto, costruire una barriera per Calzoni, incentivi per cambiare gli infissi con attenzione agli edifici pubblici	Si rimanda al documento " <b>Approfondimenti conoscitivi relativi agli interventi di mitigazione</b> " già presentato come integrazione volontaria (codice: S12024/SIA.APP.MIT-RR; Data: 05/07/2016) pubblicato sul sito del Ministero dell'Ambiente. Il suddetto elaborato riporta la descrizione degli interventi di mitigazione e compensazione, l'indicazione di quando ne è prevista la realizzazione e dei relativi costi.

Leg_06	Legambiente_il Riccio DVA-2016-0007673 del 21.03.2016	RUMORE	attento studio delle rotte	Le valutazioni effettuate in ambito SIA relativamente al Rumore sono state condotte a partire dai <b>dati di traffico effettivamente registrati</b> presso lo scalo nell'anno 2014 che rappresentano pertanto la reale distribuzione percentuale delle direzioni dei decolli e degli atterraggi. Tale distribuzione percentuale è stata mantenuta costante anche negli scenari previsionali futuri.
Leg_07	Legambiente_il Riccio DVA-2016-0007673 del 21.03.2016	GENERALI	per quanto riguarda gli aerei adatti allo scalo sembra opportuna una limitazione delle dimensioni... usare modelli di potenza intermedia	L'Aeroporto di Verona è certificato ai sensi della normativa ENAC-ICAO (Certificato n.I-017/APT) e pertanto autorizzato ad operare per aeromobili fino alla classe E, con estensione alla classe F (limitatamente all'Antonov 124 e con specifiche procedure).
Leg_08	Legambiente_il Riccio DVA-2016-0007490 dl 18.03.2016	QUADRO RIFERIMENTO PROGETTUALE	più volte citato il progetto (casello A22) quando sull'area in cui dovrebbe essere realizzata l'infrastruttura sulla carta delle strategie del PAT (TAV 0) tale zona risulta destinata a "migliorare le condizioni ambientali e di insediamento con azioni di mitigazione rispetto alle infrastrutture aeroportuali..."	Il casello e la stazione ferroviaria non fanno parte del quadro di riferimento progettuale e non sono pertanto comprese nella procedura di VIA. Il Master Plan cita infatti il contesto territoriale ma non riguarda infrastrutture esterne al sedime aeroportuale.
Leg_09	Legambiente_il Riccio DVA-2016-0007490 dl 18.03.2016	QUADRO RIFERIMENTO PROGETTUALE	si prevede l'ampliamento dei parcheggi e non viene in nessun modo considerato il parcheggio da 2400 posti auto entrato recentemente in attività	Secondo quanto espresso dalla normativa di settore per sedime aeroportuale deve intendersi l'insieme delle aree finalizzate a soddisfare le finalità pubbliche del trasporto aereo, così come individuate nel Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA). Ai sensi della normativa di settore il gestore è tenuto a garantire in proprio determinati standard di parcheggio all'interno del sedime aeroportuale. Non può né deve pertanto considerare a tal fine l'eventuale presenza di parcheggi privati in aree esterne.
NoCas_1	Comitato no casello autostradale DVA- 2016-7269 del 16.03.2016 e DVA- 2016-0006983 del 14.03.2016	QUADRO RIFERIMENTO PROGETTUALE	stralciare il casello dallo studio impatto ambientale anche perché non previsto dal PRG di Villafranca	Il casello e la stazione ferroviaria non fanno parte del quadro di riferimento progettuale e non sono pertanto comprese nella procedura di VIA. Il Master Plan cita infatti il contesto territoriale ma non riguarda infrastrutture esterne al sedime aeroportuale.
NoCas_2	Comitato no casello autostradale DVA- 2016-7269 del 16.03.2016 e DVA- 2016-0006983 del 14.03.2016	GENERALI	le opere in progetto dovrebbero essere evitate o mitigate da terrapieni e migliaia di piante su tutta la superficie libera disponibile tra l'autostrada del Brennero e la parte nord dell'abitato di Dossobuono (ampliamento parco Mariotto)	Si rimanda al documento " <b>Approfondimenti conoscitivi relativi agli interventi di mitigazione</b> " già presentato come integrazione volontaria (codice: S12024/SIA.APP.MIT-RR; Data: 05/07/2016) pubblicato sul sito del Ministero dell'Ambiente. Il suddetto elaborato riporta la descrizione degli interventi di mitigazione e compensazione, l'indicazione di quando ne è prevista la realizzazione e dei relativi costi.
GM_01	Gruppo Consiliare P Martari Sindaco e Partito Democratico DVA-2016-0008490 del 30.03.2016 e DVA- 2016-8386 del 29.03.2016	QUADRO RIFERIMENTO PROGETTUALE	infrastrutture viabilistiche: a) dare coerenza all'affermazione per cui il Casello autostradale non è un opera di competenza di ENAC; b) Confermare senza incertezza che il prospettato incremento del traffico veicolare determinato dallo sviluppo aeroportuale sarà assorbito dall'attuale sistema viario; c) approfondire l'analisi del sistema viabilistico afferente l'aerostazione e proporre una nuova programmazione della mobilità veicolare nell'intorno dello scalo idonea a sopportare il carico di traffico determinato dallo sviluppo prospettato, che non tenga conto della costruzione del succitato casello autostradale	La procedura di VIA è relativa al progetto " <b>Piano di Sviluppo Aeroportuale - Masterplan 2014- 2030</b> " ed alle opere in esso contemplate. Il Masterplan, pur citando il contesto territoriale, non riguarda infrastrutture esterne al sedime. I flussi di traffico sono analizzati all'interno del SIA nella tabella 4.5.32
			Posti auto: Utilizzo del parcheggio limitrofo al perimetro aeroportuale in alternativa alla costruzione di nuovi e ampliamento dell'offerta di parcheggi al di fuori della zona in stretta prossimità all'aeroporto con collegamento di bus navetta ecologico.	Secondo quanto espresso dalla normativa di settore per sedime aeroportuale deve intendersi l'insieme delle aree finalizzate a soddisfare le finalità pubbliche del trasporto aereo, così come individuate nel Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA). Ai sensi della normativa di settore il gestore è tenuto a garantire in proprio determinati standard di parcheggio all'interno del sedime aeroportuale. Non può né deve pertanto considerare a tal fine l'eventuale presenza di parcheggi privati in aree esterne.
			Progettazione di un sistema di metropolitana di superficie: considerare il co-finanziamento di tale infrastruttura viaria da parte della società di Gestione, quale parziale opera di compensazione ambientale.	Si rimanda al documento " <b>Approfondimenti conoscitivi relativi agli interventi di mitigazione</b> " già presentato come integrazione volontaria (codice: S12024/SIA.APP.MIT-RR; Data: 05/07/2016) pubblicato sul sito del Ministero dell'Ambiente. Il suddetto elaborato riporta la descrizione degli interventi di mitigazione e compensazione, l'indicazione di quando ne è prevista la realizzazione e dei relativi costi. Per " <b>misure di compensazione</b> " si intendono misure volte a migliorare le condizioni dell'ambiente compensando gli impatti ambientali residui. Si tratta di opere non strettamente collegate con gli impatti indotti dal progetto stesso ma realizzate a parziale compensazione del danno prodotto, specie se non completamente mitigabile.

GM_02	Gruppo Consiliare P Martari Sindaco e Partito Democratico DVA-2016-0008490 del 30.03.2016 e DVA-2016-8386 del 29.03.2016	RUMORE	Diversa proporzione dei decolli, riducendo nella massima misura quelli in direzione sud e favorendo l'aumento di quelli in direzione nord	Le valutazioni effettuate in ambito SIA relativamente al Rumore sono state condotte a partire dai <b>dati di traffico effettivamente registrati</b> presso lo scalo nell'anno 2014 che rappresentano pertanto la reale distribuzione percentuale delle direzioni dei decolli e degli atterraggi. Tale distribuzione percentuale è stata mantenuta costante anche negli scenari previsionali futuri.
GM_03	Gruppo Consiliare P Martari Sindaco e Partito Democratico DVA-2016-0008490 del 30.03.2016 e DVA-2016-8386 del 29.03.2016	ATMOSFERA	inquinamento del traffico indotto (rif. pag. 213 SIA): richiesta di verificare i dati di aumento del traffico veicolare in proporzione allo sviluppo aeroportuale.	I flussi di traffico sono analizzati all'interno del SIA nella tabella 4.5.32
GM_04	Gruppo Consiliare P Martari Sindaco e Partito Democratico DVA-2016-0008490 del 30.03.2016 e DVA-2016-8386 del 29.03.2016	ATMOSFERA	posizionamento nella frazione Calzoni (o altra postazione prossima allo scalo) di una centralina fissa di monitoraggio della qualità dell'aria e prevedere azioni concrete ed efficaci per la riduzione dell'incidenza dell'inquinamento correlato alle particelle PM2,5	I <b>monitoraggi ambientali</b> già previsti nel SIA verranno pianificati in coordinamento con ARPAV.
		ATMOSFERA	Aree Calzoni, Caluri e Dossobuono: realizzate opere di mitigazione impatti atmosferici quali: barriere antirumore, piantumazione fasce boscate	Per "misure di mitigazione" si intendono misure volte a ridurre al minimo o sopprimere l'impatto negativo di un piano o progetto durante o dopo la sua realizzazione. Le caratteristiche e la localizzazione di tali interventi sono definiti sulla base della valutazione degli impatti in ambito del SIA, e pertanto sono previsti laddove si individuano impatti sulle componenti ambientali. Si rimanda agli specifici capitoli del SIA e al documento " <b>Approfondimenti conoscitivi relativi agli interventi di mitigazione</b> " già presentato come integrazione volontaria (codice: S12024/SIA.APP.MIT-RR; Data: 05/07/2016 pubblicato sul sito del Ministero dell'Ambiente). Il suddetto elaborato riporta la descrizione degli interventi di mitigazione e compensazione, l'indicazione di quando ne è prevista la realizzazione e dei relativi costi.
		SALUTE PUBBLICA E BENESSERE DELLA POPOLAZIONE	A seguito dell'incidenza dei fattori inquinanti di richiede l'esecuzione di una completa indagine epidemiologica avente come bacino di utenza gli abitanti delle aree territoriali maggiormente interessate	L'art 9 della legge 221 del 28.12.2015 prevede la <b>VIS (Valutazione d'Impatto sulla Salute)</b> solo per i progetti al punto 1 dell'all 2 (raffinerie di petrolio, impianti di gassificazione e di liquefazione di almeno 500 t/giorno) e i progetti riguardanti le centrali termiche ed altri impianti di combustione con potenza termica superiore a 300 MW; le infrastrutture aeroportuali non sono soggette a tale obbligo.
GM_05	Gruppo Consiliare P Martari Sindaco e Partito Democratico DVA-2016-0008490 del 30.03.2016 e DVA-2016-8386 del 29.03.2016	RUMORE	miglioramento dei requisiti acustici passivi degli edifici: si chiede lo stanziamento di fondi sufficienti per dare esecuzione alla predetta misura di mitigazione, esplicitando nel dettaglio le azioni che si intendono realizzare e le somme che verranno impiegate.	Si rimanda agli specifici capitoli del SIA e al documento " <b>Approfondimenti conoscitivi relativi agli interventi di mitigazione</b> " già presentato come integrazione volontaria (codice: S12024/SIA.APP.MIT-RR; Data: 05/07/2016 pubblicato sul sito del Ministero dell'Ambiente). Il suddetto elaborato riporta la descrizione degli interventi di mitigazione e compensazione, l'indicazione di quando ne è prevista la realizzazione e dei relativi costi.
GM_06	Gruppo Consiliare P Martari Sindaco e Partito Democratico DVA-2016-0008490 del 30.03.2016 e DVA-2016-8386 del 29.03.2016	AMBIENTE IDRICO	provvedere alla programmazione, progettazione ed esecuzione di sistemi di captazione e raccolta delle acque meteoriche (comprese quelle prodotte dall'attività di dilavamento delle piste) nonché ad un costante monitoraggio della qualità dell'acqua di falda a valle del sedime aeroportuale al fine di evitare la (e, conseguentemente, poter verificare l'assenza di) contaminazione delle falde freatiche.	Si rimanda al documento "Tavole progettuali degli interventi di <b>Master plan idraulico dell'aeroporto di Verona</b> " (codice: NE1043-G.03.00; Data: 30/05/2016) e relativi allegati pubblicati sul sito del Ministero dell'Ambiente il 13.07.2016.
GM_07	Gruppo Consiliare P Martari Sindaco e Partito Democratico DVA-2016-0008490 del 30.03.2016 e DVA-2016-8386 del 29.03.2016	GENERALI	investimenti per le misure di mitigazione: utilizzare quale criterio di riferimento per la determinazione degli investimenti da promuovere nei due comuni (Sommacampagna e Villafranca) quello derivante dalla percentuale di incidenza dei voli (in partenza ed in arrivo dallo scalo aeroportuale)	Per "misure di mitigazione" si intendono misure volte a ridurre al minimo o sopprimere l'impatto negativo di un piano o progetto durante o dopo la sua realizzazione. Le caratteristiche e la localizzazione di tali interventi sono definiti sulla base della valutazione degli impatti in ambito del SIA, e pertanto sono previsti laddove si individuano impatti sulle componenti ambientali. Si rimanda agli specifici capitoli del SIA e al documento " <b>Approfondimenti conoscitivi relativi agli interventi di mitigazione</b> " già presentato come integrazione volontaria (codice: S12024/SIA.APP.MIT-RR; Data: 05/07/2016 pubblicato sul sito del Ministero dell'Ambiente). Il suddetto elaborato riporta la descrizione degli interventi di mitigazione e compensazione, l'indicazione di quando ne è prevista la realizzazione e dei relativi costi.

CBV_1 e CBV_2	CONSORZIO DI BONIFICA VERONESE DVA-2016-0004689 del 23.02.2016	AMBIENTE IDRICO	dovranno essere adottati idonei sistemi nel rispetto delle disposizione in merito all'invarianza idraulica eventuali interferenze con la rete d'irrigazione strutturata dovranno essere risolte con interventi nel periodo compreso fra il 15.10 e il successivo 30.03	Si rimanda al documento "Tavole progettuali degli interventi di <b>Master plan idraulico dell'aeroporto di Verona</b> " (codice: NE1043-G.03.00; Data: 30/05/2016) e relativi allegati già presentati come integrazioni volontarie e pubblicate sul sito del Ministero dell'Ambiente il 13.07.2016
GB_01	Giovanni Biasi - Coordinatore dei Verdi di Povegliano Veronese DVA-2016-0007938 del 23.03.2016	ATMOSFERA	l'impatto sulla qualità dell'aria determinato dagli aerei andrebbe rilevato in più punti in particolare nella zona di partenza della pista quando i motori sono nella maggiore potenza.	Le valutazioni effettuate in ambito SIA relativamente all'impatto sulla componente ambientale "Atmosfera" sono state condotte mediante l'utilizzo di un modello di dispersione (EDMS) che ha permesso di <b>valutare la distribuzione degli inquinanti in tutta l'area di studio</b> (area di estensione 10 km x 10 km). Le mappe di dispersione degli inquinati riportano le curve di isoconcentrazione esclusivamente nelle aree dove sono risultati valori di concentrazione non trascurabili.
GB_02	Giovanni Biasi - Coordinatore dei Verdi di Povegliano Veronese DVA-2016-0007938 del 23.03.2016	QUADRO RIFERIMENTO PROGETTUALE	contestato ampliamento parcheggio aeromobili che disterebbe soli 150 m dalle abitazioni di Calzoni (vedi planimetrie TAV 09 e TAV 10)	l'ampliamento del piazzale aeromobili prevede la realizzazione di misure di mitigazione (barriere) per la frazione di Calzoni. Si rimanda agli specifici capitoli del SIA e al documento "Approfondimenti conoscitivi relativi agli interventi di mitigazione" già presentato come integrazione volontaria (codice: S12024/SIA.APP.MIT-RR; Data: 05/07/2016 pubblicato sul sito del Ministero dell'Ambiente). Il suddetto elaborato riporta la descrizione degli interventi di mitigazione e compensazione, l'indicazione di quando ne è prevista la realizzazione e dei relativi costi.
GB_03	Giovanni Biasi - Coordinatore dei Verdi di Povegliano Veronese DVA-2016-0007938 del 23.03.2016	GENERALI	l'aumento del traffico indotto dall'aeroporto non giustifica la costruzione di un casello autostradale dedicato	La procedura di VIA è relativa al progetto " <b>Piano di Sviluppo Aeroportuale - Masterplan 2014- 2030</b> " ed alle opere in esso contemplate. Il Masterplan, pur citando il contesto territoriale, non riguarda infrastrutture esterne al sedime.
GB_04	Giovanni Biasi - Coordinatore dei Verdi di Povegliano Veronese DVA-2016-0007938 del 23.03.2016	GENERALI	Linea ferroviaria metropolitana: dovrebbe prevedere anche il passaggio di treni merci e servizio per la mobilità ordinaria tra Mantova e Verona	La procedura di VIA è relativa al progetto " <b>Piano di Sviluppo Aeroportuale - Masterplan 2014- 2030</b> " ed alle opere in esso contemplate. Il Masterplan, pur citando il contesto territoriale, non riguarda infrastrutture esterne al sedime.
GB_05	Giovanni Biasi - Coordinatore dei Verdi di Povegliano Veronese DVA-2016-0007938 del 23.03.2016	QUADRO RIFERIMENTO PROGETTUALE	Inutile la costruzione di nuovi parcheggi: considerare il parcheggio adiacente con capienza 2300 posti messo recentemente in funzione. Necessaria la messa a norma dei parcheggi esistenti.	Secondo quanto espresso dalla normativa di settore per sedime aeroportuale deve intendersi l'insieme delle aree finalizzate a soddisfare le finalità pubbliche del trasporto aereo, così come individuate nel Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA). Ai sensi della normativa di settore il gestore è tenuto a garantire in proprio determinati standard di parcheggio all'interno del sedime aeroportuale. L'area denominata "Ex cava Marchi" dove è presente il parcheggio interrato è esterna al sedime aeroportuale.
GB_06	Giovanni Biasi - Coordinatore dei Verdi di Povegliano Veronese DVA-2016-0007938 del 23.03.2016	GENERALI	Lo studio non prevede opere di mitigazione e compensazione a parte qualche limitato intervento per rispettare i parametri di legge.	Per "misure di mitigazione" si intendono misure volte a ridurre al minimo o sopprimere l'impatto negativo di un piano o progetto durante o dopo la sua realizzazione. Le caratteristiche e la localizzazione di tali interventi sono definiti sulla base della valutazione degli impatti in ambito del SIA, e pertanto sono previsti laddove si individuano impatti sulle componenti ambientali. Si rimanda al documento " <b>Approfondimenti conoscitivi relativi agli interventi di mitigazione</b> " già presentato come integrazione volontaria (codice: S12024/SIA.APP.MIT-RR; Data: 05/07/2016 pubblicato sul sito del Ministero dell'Ambiente). Il suddetto elaborato riporta la descrizione degli interventi di mitigazione e compensazione, l'indicazione di quando ne è prevista la realizzazione e dei relativi costi.
GB_07	Giovanni Biasi - Coordinatore dei Verdi di Povegliano Veronese DVA-2016-0007938 del 23.03.2016	GENERALI	Opere di mitigazione proposte: fasce di vegetazione come barriere agli inquinanti, rilevamenti periodici della qualità dell'aria e comunicazione dei risultati alla popolazione, documentare lo stato di salute della popolazione; realizzare le barriere antirumore a difesa degli abitanti di Dossobuono, Calzoni e Caselle. Incentivi per l'insonorizzazione degli edifici	Si rimanda al documento " <b>Approfondimenti conoscitivi relativi agli interventi di mitigazione</b> " già presentato come integrazione volontaria (codice: S12024/SIA.APP.MIT-RR; Data: 05/07/2016 pubblicato sul sito del Ministero dell'Ambiente). Il suddetto elaborato riporta la descrizione degli interventi di mitigazione e compensazione, l'indicazione di quando ne è prevista la realizzazione e dei relativi costi.

GB_08	Giovanni Biasi - Coordinatore dei Verdi di Povegliano Veronese DVA-2016- 0007938 del 23.03.2016	RUMORE	Preferire il decollo con l'utilizzo del lato a sud della pista e impedire il sorvolo ravvicinato di Villafranca e altri paesi della zona. Preferire aeromobili di potenza intermedia e non quelli grandi e potenti.	Le valutazioni effettuate in ambito SIA relativamente al Rumore sono state condotte a partire dai <b>dati di traffico effettivamente registrati</b> presso lo scalo nell'anno 2014 che rappresentano pertanto la reale distribuzione percentuale delle direzioni dei decolli e degli atterraggi. Tale distribuzione percentuale è stata mantenuta costante anche negli scenari previsionali futuri.
AD_01	Ares Due srl - Studio legale Fratta Pasini Associati DVA-2016-0007760 del 21.03.2016	GENERALI	errori nell'istruttoria urbanistica: pag. 48: le aree oggetto di ampliamento ricomprese in z.t.o. mentre il PAT le considera aree di interesse comunale con destinazione F con indice di edificabilità fondiaria 3.	La conformità urbanistica degli interventi previsti dal MP verrà valutata successivamente alla conclusione della procedura di VIA; lo strumento urbanistico potrà eventualmente essere soggetto a modifiche secondo le procedure applicabili
AD_02	Ares Due srl - Studio legale Fratta Pasini Associati DVA-2016-0007760 del 21.03.2016	GENERALI	Esatta individuazione e quantificazione delle aree destinate all'acquisizione, con modalità, tempi, modi e relative indennità di esproprio	Le indennità di esproprio, modi e tempi verranno attuati secondo quanto previsto da normativa applicabile
EC_01	Sig.ri P. Andretto, E. Confente, V. Dalla Piazza, F. Gaioni, R. Mugolati, G. Miglioranti, G. Pighi, D. Poiani, L. Rig, C. Tomelleri, S. Tommasini DVA-2016- 0008472 del 30.03.2016	GENERALI	Procedura VIA da integrare con tutte le opere eseguite dall'aeroporto a far data dal 1986, pena la sua nullità	La procedura di VIA è relativa al progetto " <b>Piano di Sviluppo Aeroportuale - Masterplan 2014- 2030</b> " ed alle opere in esso contemplate; le precedenti opere sono state autorizzate dagli enti competenti
EC_02	Sig.ri P. Andretto, E. Confente, V. Dalla Piazza, F. Gaioni, R. Mugolati, G. Miglioranti, G. Pighi, D. Poiani, L. Rig, C. Tomelleri, S. Tommasini DVA-2016- 0008472 del 30.03.2016	GENERALI	Irregolarità VIA dovuta alla presenza di Enac tra i proponenti del Masterplan ed anche nella Commissione VIA generando un conflitto d'interessi	<b>ENAC (Ente Nazionale Aviazione Civile)</b> non fa parte della commissione VIA. La Società di gestione "Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca S.p.A." è un concessionario del Ministero dei Trasporti (ENAC) per la gestione dello scalo aeroportuale di Verona. Il Masterplan è richiesto da ENAC, preparato e proposto dalla Società di gestione ad ENAC ed approvato in via tecnica da ENAC. La approvazione tecnica di ENAC non esime il Ministero dei Trasporti al sottoporsi alle procedure autorizzative ambientali previste dalla legge (VIA ai sensi del D.Lgs. n. 152/06). Poiché è il Ministero dei Trasporti il proprietario dell'area destinata ad esercizio aeroportuale è coerente e corretto che sia l'ente responsabile dell'attività a sottoporsi alle procedure autorizzative richieste e non il concessionario. Alla procedura di VIA, essendo una procedura autorizzativa prevista da una legge, devono essere sottoposti tutti i progetti, siano essi proposti da Enti pubblici o privati.
EC_03	Sig.ri P. Andretto, E. Confente, V. Dalla Piazza, F. Gaioni, R. Mugolati, G. Miglioranti, G. Pighi, D. Poiani, L. Rig, C. Tomelleri, S. Tommasini DVA-2016- 0008472 del 30.03.2016	GENERALI	Opere di mitigazione: del tutto insufficienti e non rivolte alla collettività	Per "misure di mitigazione" si intendono misure volte a ridurre al minimo o sopprimere l'impatto negativo di un piano o progetto durante o dopo la sua realizzazione. Le caratteristiche e la localizzazione di tali interventi sono definiti sulla base della valutazione degli impatti in ambito del SIA, e pertanto sono previsti laddove si individuano impatti sulle componenti ambientali. Si rimanda al documento " <b>Approfondimenti conoscitivi relativi agli interventi di mitigazione</b> " già presentato come integrazione volontaria (codice: S12024/SIA.APP.MIT-RR; Data: 05/07/2016 pubblicato sul sito del Ministero dell'Ambiente). Il suddetto elaborato riporta la descrizione degli interventi di mitigazione e compensazione, l'indicazione di quando ne è prevista la realizzazione e dei relativi costi.

EC_04	Sig.ri P. Andretto, E. Confente, V. Dalla Piazza, F. Gaioni, R. Mugolati, G. Miglioranti, G. Pighi, D. Poiani, L. Rig, C. Tomelleri, S. Tommasini DVA-2016-0008472 del 30.03.2016	GENERALI	ammontare somme stanziare a mitigazione: conteggio errato per grave difetto	La normativa di riferimento per i procedimenti di VIA, il D lgs 152/06, non prevede alcuna stima relativamente all'importo degli interventi di mitigazione; il 2% è citato al comma 3 dell'art.165 del d lgs 163 (ad oggi abrogato) e relativo alle infrastrutture e gli insediamenti produttivi strategici di preminente interesse nazionale, di cui all'articolo 1 della legge 21 dicembre 2001, n. 443
EC_05	Sig.ri P. Andretto, E. Confente, V. Dalla Piazza, F. Gaioni, R. Mugolati, G. Miglioranti, G. Pighi, D. Poiani, L. Rig, C. Tomelleri, S. Tommasini DVA-2016-0008472 del 30.03.2016	GENERALI	Criterio di distribuzione opere di mitigazione: 80% Sommacampagna visto che quella è la % di opere di ampliamento previste nello stesso comune	Per "misure di mitigazione" si intendono misure volte a ridurre al minimo o sopprimere l'impatto negativo di un piano o progetto durante o dopo la sua realizzazione. Le caratteristiche e la localizzazione di tali interventi sono definiti sulla base della valutazione degli impatti in ambito del SIA, e pertanto sono previsti laddove si individuano impatti sulle componenti ambientali. Si rimanda agli specifici capitoli del SIA e al documento " <b>Approfondimenti conoscitivi relativi agli interventi di mitigazione</b> " già presentato come integrazione volontaria (codice: S12024/SIA.APP.MIT-RR; Data: 05/07/2016 pubblicato sul sito del Ministero dell'Ambiente). Il suddetto elaborato riporta la descrizione degli interventi di mitigazione e compensazione, l'indicazione di quando ne è prevista la realizzazione e dei relativi costi.
EC_06	Sig.ri P. Andretto, E. Confente, V. Dalla Piazza, F. Gaioni, R. Mugolati, G. Miglioranti, G. Pighi, D. Poiani, L. Rig, C. Tomelleri, S. Tommasini DVA-2016-0008472 del 30.03.2016	GENERALI	opere di compensazione, ulteriori e diverse rispetto alle opere di mitigazione: è necessario chiederle	Per "misure di compensazione" si intendono misure volte a migliorare le condizioni dell'ambiente compensando gli impatti ambientali residui. Si tratta di opere non strettamente collegate con gli impatti indotti dal progetto stesso ma realizzate a parziale compensazione del danno prodotto, specie se non completamente mitigabile. Si rimanda agli specifici capitoli del SIA e al documento " <b>Approfondimenti conoscitivi relativi agli interventi di mitigazione</b> " già presentato come integrazione volontaria (codice: S12024/SIA.APP.MIT-RR; Data: 05/07/2016 pubblicato sul sito del Ministero dell'Ambiente). Il suddetto elaborato riporta la descrizione degli interventi di mitigazione e compensazione, l'indicazione di quando ne è prevista la realizzazione e dei relativi costi.
EC_07	Sig.ri P. Andretto, E. Confente, V. Dalla Piazza, F. Gaioni, R. Mugolati, G. Miglioranti, G. Pighi, D. Poiani, L. Rig, C. Tomelleri, S. Tommasini DVA-2016-0008472 del 30.03.2016	GENERALI	La costruzione del nuovo casello autostradale e della metropolitana di superficie menzionate nel masterplan non sono opere confermate dai rispettivi enti competenti.	La procedura di VIA è relativa al progetto " <b>Piano di Sviluppo Aeroportuale - Masterplan 2014- 2030</b> " ed alle opere in esso contemplate. Il Masterplan, pur citando il contesto territoriale, non riguarda infrastrutture esterne al sedime.
EC_08	Sig.ri P. Andretto, E. Confente, V. Dalla Piazza, F. Gaioni, R. Mugolati, G. Miglioranti, G. Pighi, D. Poiani, L. Rig, C. Tomelleri, S. Tommasini DVA-2016-0008472 del 30.03.2016	ATMOSFERA/RUMORE	indagini per inquinamento atmosferico e rumore con dati non attendibili, rilievi in posti non significativi, necessario contraddittorio con i dati in possesso del Comune di Sommacampagna.	I <b>monitoraggi ambientali</b> già effettuati sono stati pianificati con ARPAV (in termini di localizzazione, durata e periodo di esecuzione). Si rimanda allo specifico capitolo del SIA e al documento "Approfondimenti conoscitivi relativi alla componente ambientale "rumore" (codice: S12024/SIA.APP.RUM-RR; Data: 27/06/2016) già presentato come integrazione volontaria e pubblicato sul sito del Ministero dell'Ambiente.
EC_09	Sig.ri P. Andretto, E. Confente, V. Dalla Piazza, F. Gaioni, R. Mugolati, G. Miglioranti, G. Pighi,	ATMOSFERA	indagini sugli effetti cumulativi - necessarie - dati epidemiologici	Le previsioni di impatto sono state condotte relativamente alle sorgenti aeroportuali (non solo traffico aereo, ma anche veicolare connesso con l'esercizio dell'infrastruttura), confrontando i risultati con la situazione in essere sul territorio, che rappresenta il contributo emissivo di tutte le sorgenti presenti sul territorio.



LC_00	D. Poiani, L. Rig, C. Tomelleri, S. Tommasini DVA-2016-0008472 del 30.03.2016	RUMORE	indagini sugli effetti cumulativi - necessarie - dati epidemiologici	Si rimanda allo specifico capitolo del SIA e al documento " <b>Approfondimenti conoscitivi relativi alla componente ambientale "rumore"</b> " (codice: S12024/SIA.APP.RUM-RR; Data: 27/06/2016) già presentato come integrazione volontaria e pubblicato sul sito del Ministero dell'Ambiente.
-------	---	--------	--	--